UNIVERSITÉ DE DIJON — FACULTÉ DE DROIT

L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE

DE LA

Cie des Chemins de Fer de Paris à Lyon

et à la Méditerranée

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

Soutenue devant la Faculté de Droit de Dijon, le Samedi 10 Juillet 1915, à 8 h. 1/4 du matin

PAR

Marcel MOLLION

CONDUCTEUR DE LA VOIE A LA Cie P.-L.-M.

Président : M. DELPECH, *professeur.*

Suffragants : MM. LOUIS-LUCAS, *professeur.*
DOLLÉANS, *professeur.*

CORBEIL

IMPRIMERIE CRÉTÉ

1915

L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE

DE LA

Cie des Chemins de Fer de Paris à Lyon

et à la Méditerranée

PAR

Marcel MOLLION

CONDUCTEUR DE LA VOIE A LA Cie P.-L.-M.

R. GENOOT. BIBLIOTHEEK LEIDEN

CORBEIL

IMPRIMERIE CRÉTÉ

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41535704_0004

INTRODUCTION

La question des chemins de fer suscita en France les plus vives polémiques.

Les nouveaux modes de locomotion rencontrèrent, dès leur apparition, des adversaires irréductibles dans toutes les classes de la société.

Thiers déclarait publiquement, que les chemins de fer, bons tout au plus à remplacer les coucous dans la banlieue, n'auraient jamais d'application pratique ; que leur construction était plutôt une question d'amusement scientifique que d'utilité réelle, qu'à peine pourrait-on établir chaque année 40 kilomètres de voie ferrée.

Tous ceux qui étaient atteints par les nouveaux projets de traction, élevaient la voix pour protester.

Lorsque M. Delorme soumissionna la construction d'un chemin de fer de Lyon à Marseille, les commissionnaires-chargeurs, voituriers, chefs d'équipage, entrepreneurs de diligence, maîtres de paquebots, hôteliers, marins, maîtres de port, constructeurs de bateaux, cordiers, maréchaux, charrons, établis sur les bords du Rhône et de la Saône et sur la route de Lyon à Marseille, présentèrent aux Chambres législatives une pétition où on lit : « A la première annonce du gigantesque projet d'un chemin de fer parallèle à la route de Paris à Marseille, un cri d'alarme

s'est fait entendre sur tout le littoral du Rhône, non pas seulement du sein des mille familles qui tirent leur subsistance de la navigation de ce fleuve, mais encore parmi les populations agricoles qui lui doivent toute leur richesse. A ce cri, répondent les peuplades rapprochées de la route par terre, couverte elle-même de voituriers, d'hôteliers, de maîtres de diligence, de commissionnaires-chargeurs, de charrons, et d'une infinité d'artisans qui ne vivent que des voyages ou par les voyages.

« L'agriculture elle-même, à laquelle on enlèverait, pour asseoir le chemin de fer, un sol de 4.000 hectares, et qui verrait diminuer de plus de moitié la consommation locale de ses produits, s'effraie à bon droit de la double perte qui la menace (1). »

Les ministres et les Chambres, effrayés par les protestations que soulevait l'idée nouvelle, hésitaient à donner ouvertement leur appui à l'œuvre entreprise.

L'industrie privée agissait seule, sans appui du Gouvernement, simplement encouragée par les ministres de la Restauration, MM. de Corbières et de Villèle.

La France ne pouvait cependant rester étrangère aux résultats obtenus en Angleterre et aux États-Unis.

La découverte du moteur mécanique capable d'entraîner les véhicules à une vitesse inconnue jusqu'alors, vint donner plus de hardiesse aux novateurs.

Le Parlement, frappé de l'extrême importance que présenteraient désormais les chemins de fer, s'attribua, par une loi du 7 juillet 1833, le droit d'accorder les concessions.

Une autre loi, votée en 1842, jeta les bases du régime

---

(1) M. Goy, *Hommes et choses du P.-L.-M.*, p. 29 et 30, décembre 1910.

des voies ferrées, reposant sur l'association de l'État et de l'industrie privée.

Dès la fin de 1857, la France se trouvait partagée en six grands réseaux, administrés par les Compagnies qui les exploitent encore à l'heure actuelle (1).

Au prix de difficultés presque insurmontables, et malgré le conflit d'intérêts si divers et si opposés, la cause des chemins de fer avait triomphé.

Aujourd'hui que nous nous trouvons en face du fait accompli, alors que nous admirons le génie de ceux qui conçurent ces admirables voies ferrées, il nous a semblé intéressant d'étudier dans ses détails l'organisation merveilleuse qui préside aux destinées de si vastes entreprises.

Nous restreindrons notre sujet à l'étude d'une seule Compagnie.

La Compagnie P.-L.-M., au service de laquelle nous sommes depuis plusieurs années, nous a paru celle dont l'étude s'imposait en première ligne à notre choix.

---

(1) Il n'existe plus à l'heure actuelle en France que cinq Compagnies de chemins de fer privées, le rachat du réseau de l'Ouest ayant été voté en 1908 (loi du 13 juillet).

L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE

DE LA

Cie DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON

ET A LA MÉDITERRANÉE

CHAPITRE PREMIER

LE RÉSEAU ET LES SERVICES

SECTION I

Histoire du réseau

Les deux Compagnies Paris-Lyon et Lyon-Marseille. — Leur fusion en 1857. — Conventions des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859. — Conventions de 1863. — Les chemins de fer algériens. — Situation de la Compagnie P.-L.-M. en 1870. — Les conventions de 1875. — Annexion de la Compagnie des Dombes et de la ligne de Saint-Bonnet-le-Château. — Les conventions de 1883. — Situation matérielle de la Compagnie P.-L.-M. au 31 décembre 1913. — La Compagnie P.-L.-M. et la guerre européenne de 1914-1915. — M. Talabot. — M. Noblemaire.

Les premiers chemins de fer français font partie du réseau P.-L.-M.

Les premières lignes, construites en 1828, furent les lignes de Saint-Étienne à Andrézieux, de Saint-Étienne à Lyon et d'Andrézieux à Roanne.

La traction était très variée sur ces premiers railways ; tout y concourait simultanément, suivant les dispositions du sol : locomotives, machines à poste fixe, chevaux et bœufs.

Rien de plus pittoresque, mais aussi rien de plus invraisemblable pour les gens habitués à la rapidité et au confort moderne, que la description du trajet d'Andrézieux à Roanne en 1835 :

« Supposez-vous, dit M. Audiganne, partant d'Andrézieux pour Roanne : vous voilà durant quelques kilomètres remorqués par des chevaux, puis une locomotive vous fait franchir 8 ou 10 lieues, ensuite à chaque pas vous voyez changer les moyens de traction.

« Sur tel plan incliné, vous vous sentez hissé par les cordages de la machine fixe ; sur tel autre, ce sont les chevaux qui reparaissent ; ailleurs, à la descente, vous glissez rapidement par l'effet de votre propre poids... » (1).

Voulant éviter les inconvénients de la concurrence, les trois lignes en question préférèrent aliéner leur individualité propre, pour trouver une vitalité et une force nouvelles dans une union féconde.

Elles furent centralisées entre les mains d'une seule Compagnie sous le nom de *Chemins de Jonction du Rhône-et-Loire* (2).

Malgré la fusion réalisée, ces premières lignes avaient une importance toute secondaire. Leur longueur totale était seulement de 145 kilomètres, leur capital global de 22 millions et demi.

---

(1) *Revue des Deux-Mondes*, 25e année, t. IX, 15 janvier 1855.

(2) Traité du 15 octobre 1853, approuvé par décret du 26 décembre suivant.

Le moment était venu où la France ne pouvait plus rester étrangère aux résultats obtenus en Angleterre et aux États-Unis (1).

De grandes entreprises sollicitaient de grandes concessions.

La Chambre des députés de 1838 ayant repoussé un projet du Gouvernement qui proposait de faire construire par l'État quatre grandes lignes, dont celle de Marseille à Avignon, la création de deux grandes lignes, de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon, fut décidée.

§ 1. — La Compagnie de Paris a Lyon.

Ce fut le 31 décembre 1845 que fut adjugée, pour une période de quarante et un ans, la ligne de Paris à Lyon.

Grâce à l'intervention de personnages influents, le détour par Dijon à travers la vallée de l'Armançon et de l'Ouche fut adopté, le tracé plus direct de Paris à Lyon par Avallon et Chagny ayant été abandonné.

Il se divisait en cinq sections :

La première de Paris à Tonnerre, d'une longueur de	197	kilomètres.
La seconde de Tonnerre à Dijon	118	—
La troisième de Dijon à Chalon	69	—
La quatrième de Chalon à Collonges, aux abords de Lyon	120	—
La cinquième comprenait les abords et la traversée de Lyon	11	—
Total	515	kilomètres.

(1) En 1841, l'Amérique avait 15.000 kilomètres exécutés ou en cours d'exécution ; le tracé des lignes anglaises avait une étendue de 4.000 kilomètres, et le réseau belge était presque terminé.

Le 1er mai 1849, la troisième section fut ouverte au public.

Le 12 août de la même année, l'exploitation commença sur la première.

La seconde section ne fut ouverte que le 3 juin 1851.

Dès que la Compagnie eut recouvré sa liberté d'action, entravée par une loi de 1851 qui lui interdisait de fusionner avec la Compagnie de Lyon à Avignon et d'Avignon à Marseille, elle s'empressa de faire l'acquisition de la ligne de Dijon à Belfort.

Le Gouvernement subordonna son autorisation à la construction, par la Compagnie, de quelques chemins nouveaux, destinés à compléter le réseau sur cette partie du territoire.

Il s'agissait des lignes de :

Chalon-sur-Saône à Dôle	62	kilomètres.
Bourg à Lons-le-Saunier	65	—
Lons-le-Saunier à Dôle	46	—
Laroche à Auxerre	20	—
Soit	193	kilomètres.

En 1854, elle traita avec les Compagnies d'Orléans et du Grand Central, pour la construction à frais communs d'une ligne de Moret à Roanne, qui devait devenir plus tard le tronçon le plus important de la grande artère du Bourbonnais.

Puis, en 1855, la Compagnie demande et obtient la concession d'un embranchement de Nuits-sous-Ravières à Châtillon, d'une longueur de 35 kilomètres.

Enfin, par convention du 10 août 1855, la ligne de Dôle à Salins est rachetée aux concessionnaires : la Société des

anciennes Salines nationales de l'Est et le Crédit Mobilier, et la Compagnie obtient la concession d'un chemin de Salins aux Verrières où s'opère sa jonction avec la Compagnie suisse des Verrières à Neuchâtel.

Le réseau Paris-Lyon était ainsi prolongé jusqu'à la Suisse.

§ 2. — La Compagnie de Lyon a Avignon et a Marseille.

Le 10 juin 1846 fut adjugée, pour une durée de quarante-sept ans, la concession de la ligne de Lyon à Avignon.

La Compagnie concessionnaire de la ligne ne put faire face à ses engagements.

Les actions, poussées par l'agiotage, montèrent d'abord jusqu'à 750 francs, avant même l'obtention de la concession, puis tombèrent bien au-dessous du pair avec la même rapidité.

La dissolution de la Société fut proclamée à Lyon en assemblée générale le 11 octobre 1847. Ni travaux ni dépenses n'avaient été faits. On s'était borné à ébaucher des études. Le Gouvernement confisqua le cautionnement de cette Compagnie.

Un nouveau projet de loi relatif à la concession de la ligne de Lyon à Avignon fut déposé.

Le tracé primitif par la rive droite du Rhône était abandonné. Le chemin de fer avait son origine à Perrache.

Une gare de marchandises était prévue à la Guillotière; la ligne suivait la rive gauche du Rhône, et était reliée au chemin de Saint-Étienne par un pont jeté en face de Givors.

La durée de la concession était fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans.

A l'adjudication, la Société Talabot, composée d'entrepreneurs et d'industriels, l'emportait sur MM. Seguin frères.

Toutes les mesures nécessaires furent prises pour une rapide organisation et une mise en œuvre immédiate.

A peine constituée, la nouvelle Compagnie de Lyon à Avignon cherche à englober successivement les lignes diverses qui se trouvent dans sa région, lignes qui ne répondaient ni aux espérances de leurs créateurs, ni aux besoins du public, parce qu'elles étaient construites et exploitées d'après les règles multiples des différentes législations en usage aux époques de leurs concessions.

Ces lignes étaient très nombreuses dans le Midi.

Pour les englober, il lui fallait auparavant obtenir le prolongement d'Avignon à Marseille.

La loi du 8 juillet 1852 lui accorde ce prolongement, après convention passée avec la Société fermière de la ligne d'Avignon à Marseille.

Les chemins de fer du Gard, de Montpellier à Cette et à Nîmes, la Compagnie des mines de la Grande Combe, viennent successivement fusionner avec la Société Talabot.

L'abandon du chemin de Marseille à Avignon a lieu moyennant une rente annuelle calculée à 600.000 francs, soit 3 p. 100 du capital social, pour les cinq premières années ; à 800.000 francs, soit 4 p. 100, pour les sept années suivantes, et à 1 million de francs, soit 5 p. 100, à partir de la douzième année.

Le chemin de Montpellier à Cette est acquis au prix d'une rente de 260.000 francs.

Enfin la Compagnie fermière de Montpellier à Nîmes vend son bail pour une rente de 25.000 francs.

Toutes ces rentes doivent être représentées par des obligations 4 p. 100 dont l'État garantit l'intérêt pendant cinquante ans.

A la suite de cette première fusion, la Société subit une transformation nominale. Elle prend le titre de « Chemins de fer de Lyon à la Méditerranée ».

Les bénéfices prévus ne tardent pas à se réaliser ; chaque exercice confirmait, dépassait même, les prévisions primitives pour l'ensemble du réseau.

Le deuxième semestre de 1852, bien que l'exploitation fût encore incomplète, laissait déjà un produit net de 2.632.164 fr. 55 avec une recette brute de 4.579.817 fr. 93.

Les augmentations marchent avec une très grande rapidité, comme l'atteste le tableau suivant :

Exercices.	PRODUIT BRUT.	PRODUIT NET.	DIVIDENDE DISTRIBUÉ.
	Francs.	Francs.	Francs.
1853..	8.973.994,69	4.919.061,25	10 » + 4 p. 100
1854..	11.896.984,29	6.479.934,35	10 50 + 4 p. 100
1855..	23.309.572,73	13.991.827,71	73 » + 13 f. d'int.
1856..	30.236.410,21	18.448.622,93	117 »

La réalisation de la fusion des lignes du Midi avait augmenté immédiatement le crédit et la consistance de l'entreprise agrandie.

Les résultats obtenus engagèrent le Gouvernement à poursuivre hardiment la politique de concentration des concessions suivie jusqu'à ce jour, politique qui avait eu pour effet de diminuer considérablement les frais généraux de construction et d'exploitation des lignes.

§ 3. — La grande fusion de 1857. — Le partage du Grand Central. — Réunion du Bourbonnais.

Le réseau créé sous le nom de Grand Central de France, préoccupait beaucoup les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée.

Un projet déposé par le Conseil d'administration du Grand Central, à l'assemblée générale des actionnaires du 3 mai 1856, consistant à comprendre dans un réseau unique le Grand Central et les chemins de fer du Midi, vint faire jeter le cri d'alarme.

Il ne s'agissait de rien moins en effet, que de créer une troisième grande ligne se dirigeant vers la Méditerranée, absorbant le Bourbonnais, le Grand Central, poussant jusqu'à Alais et se raccordant à l'ouest avec la Compagnie du Midi.

Le Gouvernement, comprenant tous les dangers que pouvait présenter la concurrence en matière de chemins de fer, en vint à l'idée, seule praticable, d'un démembrement et d'un partage du réseau du Grand Central.

Les deux Compagnies de Lyon et de la Méditerranée, en possession du tiers de la ligne du Bourbonnais, proposèrent d'acquérir les deux autres tiers au Grand Central et à l'Orléans.

Puis, devant la menace d'une coalition éventuelle des réseaux voisins (Orléans, Grand Central, Midi), les deux Compagnies signèrent un traité de fusion le 11 avril 1857.

Le même jour, leur proposition concernant le Bourbonnais était acceptée.

Les Compagnies réunies Lyon-Méditerranée s'enrichissaient des lignes suivantes :

Le Bourbonnais	670	kilomètres.
Saint-Germain-des-Fossés à Clermont	65	—
Clermont à Arvant	60	—
Arvant à Saint-Etienne par Le Puy	172	—
Soit	967	kilomètres.

Une fois le partage réglé, restait à traiter la double question financière de la fusion et du rachat.

En ce qui concerne la fusion, la compensation fut établie sur le pied de quatre actions du Lyon contre trois de la Méditerranée.

Les actionnaires de la première Compagnie reçurent trois actions de la fusion contre deux des leurs, et ceux de la seconde quatre pour deux.

Comme conséquences de la double convention qui mettait entre leurs mains la ligne du Bourbonnais, par la réunion des deux tiers appartenant au Grand Central et à l'Orléans au tiers qui leur provenait du Lyon, les Compagnies fusionnées s'engageaient à pourvoir au service des obligations souscrites par la Société en participation et à leur substituer leurs propres titres.

Dans le but de ne pas apporter un changement trop rapide et trop radical, et pour permettre à chaque Conseil de profiter de son expérience et de ses connaissances spéciales pour l'achèvement, au mieux des intérêts de tous, des lignes en construction, la fusion des deux administrations générales fut ajournée pendant cinq années.

Une commission mixte de dix membres, prise dans les deux conseils, était instituée pour servir de lien entre les deux Compagnies et réaliser l'unité de vue pour les questions d'ordre général.

L'accord une fois fait entre les différentes Compagnies

en cause, restait à obtenir l'approbation du Gouvernement.

Ce dernier donna son assentiment au traité, à la condition que différentes lignes nouvelles fussent construites, à savoir :

Ligne de Nevers et Moulins à Chagny...	280	kilomètres.
— de Nuits-sous-Ravières à Châtillon.....	35	—
— de Salins à la frontière suisse par Pontarlier et les Verrières, avec embranchement sur Jougne.....	90	—
— de Montbéliard à Delle et Audincourt	22	—
— de Brioude à Alais	209	—
— de Toulon à Nice	151	—
— d'Avignon à Gap.....	361	—
Embranchements sur Privast, Crest et Carpentras.....	55	—
Soit.....	1.203	kilomètres.

Il était convenu que l'on tiendrait un compte spécial des charges afférentes aux lignes ci-dessus, nouvellement concédées, y compris celles acquises du Grand Central et le Bourbonnais; l'intérêt et l'amortissement de ces sommes devaient être déduits du produit net de l'ensemble du réseau.

Le résultat devait être comparé avec les intérêts à 8 p. 100 du capital employé dans les anciennes concessions de Paris à Lyon, Lyon à la Méditerranée, Lyon à Genève, et l'État n'aurait droit qu'à la moitié de la différence formant excédent (1).

Si les lignes nouvelles donnent des produits nets égaux à leurs charges propres, le partage s'exercera comme si ces

(1) Le point de départ du partage était fixé au 1er janvier 1866.

lignes n'existaient pas. Dans le cas de produits nets supérieurs aux charges, le bénéfice profitera à la masse partageable; si, au contraire, il y a déficit, ce déficit sera prélevé avant toute répartition.

La Compagnie P.-L.-M. formait en quelque sorte un véritable contrat d'association avec l'État.

Cette manière de procéder n'avait pas été sans soulever de nombreuses objections au Parlement.

Depuis plusieurs années, les partisans de l'intervention exclusive de l'État alléguaient qu'il était imprudent de confier à des Compagnies privées, l'exécution et l'exploitation de voies de communication d'un intérêt politique, commercial et stratégique considérable. Une telle concession, disaient-ils, enlèverait à l'État la maîtrise des tarifs, provoquerait la constitution d'une féodalité financière redoutable et un agiotage effréné sur les valeurs de chemins de fer. « Que l'État fasse seul, que l'État possède seul, cela est bien plus vrai, bien plus national et surtout bien plus populaire : car un jour au moins, vous pourrez donner vos lignes au peuple pour qui tout doit être fait... Vous les partisans de la liberté et de l'affranchissement des masses, vous qui avez renversé la féodalité et ses péages, et ses droits de passe, et ses limites, et ses poteaux, laisserez-vous entraver le peuple et murer le territoire par la féodalité de l'argent ? » (1).

Aujourd'hui que nous pouvons juger l'œuvre accomplie avec sang-froid et impartialité, nous devons louer la clairvoyance des hommes d'État qui, au contraire, firent prévaloir en matière de chemins de fer, une politique basée

(1) Lamartine, Discours parlementaire.

sur l'association de l'État et de l'industrie privée, dont la formule financière devait se préciser dans les conventions de 1859.

Dans son ouvrage sur la Compagnie P.-L.-M., M. Goy (1) met en lumière la prospérité qui résulta de la fusion.

« En possession d'un outil de transport comme la ligne de Paris à Marseille, la Compagnie P.-L.-M. pressentait le rôle capital qu'elle aurait à jouer dans l'approvisionnement du pays.

« Elle avait rendu des services incalculables à la viticulture, en ouvrant aux vins du Midi les marchés de l'intérieur et de l'étranger. Quant à la houille, dont le transport est étroitement lié à l'établissement des premiers chemins de fer dans tous les pays, elle en transportait chaque année un tonnage important ; mais déjà nos houillères ne suffisaient plus à la consommation nationale, et la Compagnie trouvait une nouvelle source de recettes dans l'importation des houilles anglaises dont, dès 1858, le port de Marseille avait reçu 84.000 tonnes.

« La vieille cité phocéenne avait vu sa population tripler depuis la fin des guerres du premier Empire ; le mouvement des affaires y avait pris un essor prodigieux, le commerce, récemment doté du port de la Joliette, réclamait de nouveaux bassins pour ses flottes et des entrepôts pour leurs cargaisons.

« Ceux qui avaient la charge des destinées de la Compagnie connaissaient les besoins de Marseille, et savaient que sa prospérité était intimement liée à celle du chemin de fer.

« L'avenir souriait à Marseille. La conquête de l'Algérie

---

(1) Goy, *Hommes et choses du P.-L.-M.*, p. 141, 142 et suivantes.

lui avait livré les clefs de l'Afrique, la diplomatie allait lui ouvrir par le canal de Suez la route des Indes, au moment même où se préparaient l'expédition de Chine et l'acquisition de la première colonie française en Extrême-Orient.

« Marseille devenait ainsi chaque jour davantage l'escale obligée des voyageurs, et l'entrepôt naturel du commerce de la Méditerranée et de l'Asie avec la France.

« Il y avait bien une ombre à ce tableau brillant, c'était la perspective des charges afférentes aux lignes moins productives, incorporées par la fusion, ou faisant l'objet de concessions nouvelles. Mais la Compagnie avait l'espoir que les lignes pauvres bénéficieraient du crédit des lignes prospères, et, en retour, leur serviraient d'affluents.

« A cet égard, les prévisions des fondateurs de la Compagnie ont été pleinement réalisées. Ce sont les excédents de recettes de l'ancien réseau, et en particulier de la grande voie Paris-Marseille, qui ont permis la construction des lignes nouvelles, et cela, sans compromettre les intérêts des actionnaires, ni la fortune publique. »

§ 4. — Nouvelles conventions des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859.

La garantie d'intérêt.

Le traité de 1857, qui mettait à la charge de la Compagnie P.-L.-M. la construction de 1.203 kilomètres de lignes nouvelles, était trop lourd pour elle. Les Compagnies avaient trop présumé de leurs forces en acceptant sans aucune subvention la concession de lignes toutes secondaires et de grande étendue.

Une redoutable crise commerciale dont la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée devait ressentir plus particulièrement les effets, parce qu'elle puisait dans le commerce maritime un des éléments les plus importants et les plus productifs de ses transports, avait amené un abaissement sensible des recettes, et faisait naître une vague inquiétude sur la vitalité de la nouvelle Compagnie.

Le Gouvernement consentit au remaniement du traité de 1857.

Les conventions de 1859, approuvées par la loi du 11 juin de la même année, vinrent garantir l'amortissement et un minimum d'intérêt pendant cinquante années pour le capital destiné à l'établissement des lignes comprises dans le nouveau réseau (1).

Le taux de cette garantie fut arrêté à 4 p. 100 ; on y ajouta l'amortissement en cinquante années, ce qui le porta à 4 fr. 655 p. 100 (2).

Au lieu de l'appliquer à l'ensemble des réseaux, ce qui n'eût pas suffisamment amélioré le crédit des Compagnies, on l'affecta spécialement aux chemins récemment concédés, c'est-à-dire aux chemins les moins productifs.

Il y avait d'ailleurs des précédents, notamment pour les lignes du Grand Central rétrocédées à la Compagnie d'Orléans, et pour les lignes des Pyrénées concédées à la Compagnie du Midi.

Les concessions de la Compagnie furent en conséquence divisées, au point de vue du jeu de la garantie d'intérêt, en

---

(1) Picard (A.), *Traité des chemins de fer*, t. II, p. 275 et suivantes.

(2) Les documents parlementaires ont indiqué le chiffre de 4,65, mais, en fait, les calculs sont basés sur le chiffre plus exact de 4,655.

deux parties distinctes désignées sous le nom d'ancien et de nouveau réseau.

L'ancien réseau comprenait les concessions de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

Le nouveau réseau était formé par le Bourbonnais (y compris la ligne de Lyon à Roanne), par les lignes provenant du Grand Central et les concessions nouvelles.

Seul le nouveau réseau jouissait du bénéfice de la garantie.

Les sommes que l'État pouvait être appelé à verser à titre de garantie, devaient lui être remboursées avec les intérêts à 4 p. 100, dès que les produits du nouveau réseau, accrus des sommes déversées par l'ancien réseau, auraient dépassé l'intérêt garanti et à quelque époque que cet excédent se produisît.

L'origine de la garantie fut fixée au 1er janvier 1865.

Si, à l'expiration de la concession, l'État était créancier de la Compagnie, le montant de sa créance devait être compensé jusqu'à due concurrence avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel.

Tel était, dans son ensemble, le système ingénieux et fécond qu'inaugurèrent les conventions de 1859 et dont le mérite doit être attribué, pour la plus large part, à M. de Franqueville, l'éminent directeur général des Ponts et Chaussées et des Chemins de fer.

Le Gouvernement profita du remaniement opéré par les conventions de 1859 pour rattacher au P.-L.-M. les chemins de fer du Dauphiné qui s'ajoutaient au nouveau réseau, et pour créer deux nouvelles lignes partant de Besançon et se dirigeant, l'une sur Gray, l'autre sur Vesoul.

Les conventions de 1859 ont été l'objet de critiques passionnées. On leur a reproché d'avoir, en livrant l'industrie des transports à des capitaux intraitables, compromis l'avenir économique du pays. La vérité est autre. Il est évident qu'en droit strict l'État pouvait rejeter la demande de revision de contrat formulée par la Compagnie, mais le crédit public était trop intimement lié au sort de la Compagnie pour que l'État refusât une transaction.

Les résultats ont d'ailleurs démontré que, loin d'avoir été onéreuses à la nation, les conventions de 1859 ont facilité la création et l'organisation du réseau français et résolu au grand avantage de tous le problème si délicat de la législation des chemins de fer.

§ 5. — Les conventions de 1863.

La Compagnie du Midi, pour s'ouvrir de nouveaux débouchés, avait sollicité la concession d'une seconde ligne de Cette à Marseille. Cette demande constituait une menace d'empiétement injustifiable sur le réseau P.-L.-M.

D'autre part, la concurrence des deux Compagnies aurait eu pour résultat de jeter la panique chez les porteurs de titres, d'amoindrir le crédit des Compagnies et de compromettre la construction des lignes nouvelles.

Le débat fut tranché par le Gouvernement qui profita de cette circonstance pour conclure la convention du 1er mai 1863, approuvée par les décrets et lois du 11 juin.

De nouvelles lignes furent concédées. Elles furent réparties entre l'ancien et le nouveau réseau.

Le capital du nouveau réseau primitivement fixé à	1.156	millions.
diminué de la dépense des lignes réparties à l'ancien réseau.....	97,5	—
Reste.....	1.058,5	millions.
et augmenté de l'évaluation de la dépense des lignes nouvelles	196,5	—
faisait étendre la garantie à une somme de.....	1.255	millions.

La convention de 1863 décide que le partage des bénéfices avec l'État devra s'exercer à partir du 1er janvier 1872 après prélèvement :

1° De l'intérêt à 8 p. 100 du capital des lignes de l'ancien réseau concédées avant 1857 ;

2° Des charges réelles des lignes afférentes aux deux réseaux concédés soit en 1857, soit postérieurement jusqu'en 1863 ;

3° De l'intérêt à 6 p. 100 des capitaux des lignes nouvellement concédées.

Le délai d'exécution était fixé à huit ans pour les chemins de fer concédés à titre définitif, sauf ceux de Lunel à Arles, de Marseille à Aix, et du Var à la frontière d'Italie qui devaient être terminés en trois ans.

§ 6. — Les chemins de fer algériens.

La question des chemins de fer algériens, après avoir subi bien des phases diverses, n'avait été jusqu'en 1860 l'objet d'aucune solution propre à assurer son avenir. Un premier projet de loi présenté en 1859, en exécution d'un décret impérial du 8 avril 1857, avait été ajourné

à la session suivante, le rapport du comte Le Hon n'ayant pas été soumis à la Chambre en temps utile.

Ce fut la loi du 1er juin 1860 qui autorisa une concession comprenant les chemins de :

Philippeville à Constantine.....	77	kilomètres.
Alger à Blidah	49	—
Saint-Denis-du-Sig à Oran	59	—
Soit	185	kilomètres.

Les concessionnaires émirent 110.000 actions, mais ne purent en placer sérieusement que 34.000. La Société se borna à continuer les travaux qui avaient été commencés par l'État sur le tronçon de Blidah.

Le Gouvernement, inquiet des résultats obtenus, et voulant ménager l'avenir, engagea la Société des chemins de fer algériens à rétrocéder à la Compagnie P.-L.-M. les lignes dont elle était concessionnaire.

Cette rétrocession eut lieu par un traité intervenu le 23 avril 1863. En vertu de ce traité, la Compagnie P.-L.-M. transformait en obligations la portion du capital déjà versée par les actionnaires.

La concession était fixée pour une durée de quatre-vingt-douze ans et comprenait la construction de la grande ligne d'Alger à Oran. L'État garantissait 5 p. 100 d'intérêt sur un capital de 80.000.000 de francs.

Cette entreprise était d'ailleurs toute spéciale et ne se confondait en aucune manière, pour les comptes, avec le réseau continental.

§ 7. — Situation de la Compagnie P.-L.-M. en 1870.

Le 9 août 1865, la Compagnie P.-L.-M. s'était annexé

la ligne d'Alais à Bessèges et en avait assumé l'exploitation pour une période de dix années.

Les 9 juin 1866 et 17 juin 1867, la Société Victor-Emmanuel, qui, par suite de l'annexion de la Savoie, était devenue Société française avec ses lignes situées sur notre territoire, céda celles-ci à l'État qui les rétrocéda à la Compagnie P.-L.-M.

On convint que provisoirement la Compagnie P.-L.-M. se chargerait des travaux et de l'exploitation avec une comptabilité distincte, une garantie particulière la couvrant de toutes les charges. Les loi et décret du 27 septembre 1867 approuvèrent ces conventions.

Malgré son caractère provisoire, cette situation s'est maintenue pendant trente ans, jusqu'à l'incorporation définitive, approuvée par la loi du 18 février 1898.

En 1868, le Gouvernement proposa à la Compagnie P.-L.-M. la construction d'un certain nombre de lignes.

La Compagnie accepta, mais en demandant la modification des traités de 1857 et 1858.

Les nouvelles lignes concédées comprenaient :

La ligne d'Aix à Carnoules	90	kilomètres.
— de Thonon à Saint-Gingolph	27	—
— d'Albertville à la ligne de Chambéry	21	—
— de Vichy à Ambert	80	—
— d'Annecy à Annemasse et à la frontière suisse	54	—
Soit au total	272	kilomètres.

Les lignes du Bourbonnais et les chemins de fer du Dauphiné furent reportés du nouveau à l'ancien réseau. Différentes rectifications de compte étaient obtenues.

Bref, à la veille de la guerre de 1870, la longueur exploitée était de 4.184 kilomètres ; les dépenses d'établissement s'élevaient à la somme de 2.516.611.163 fr. 95.

Il restait encore à construire 2.070 kilomètres, sur lesquels 831 étaient en voie d'achèvement, le surplus, 1.239 kilomètres, à l'étude ou non encore entrepris.

La Compagnie avait toujours pu faire face à ses charges, sans avoir recours à la garantie de l'État, sauf pour ses deux réseaux spéciaux du Mont-Cenis et de l'Algérie.

Par une sage mesure de prévoyance, les actionnaires avaient su s'imposer des sacrifices sur leurs dividendes pour augmenter le réseau selon les désirs du Gouvernement. M. Meinadier a résumé, dans le tableau suivant, les recettes et les dépenses kilométriques en regard des dividendes distribués pendant les années 1858 à 1870 (1).

EXERCICES.	ANCIEN RÉSEAU.		NOUVEAU RÉSEAU.		DIVIDENDE distribué.
	Recettes kil. brutes.	Dépenses kilométriques.	Recettes kil. brutes.	Dépenses kilométriques.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1858...	60.619,94	23.773,55	»	»	49,50
1859...	71.424,29	27.258,63	»	»	63,50
1860...	70.416,16	27.884,76	»	»	63,50
1861...	84.666,11	31.870,52	»	»	75 »
1862...	79.002,85	32.182,50	»	»	75 »
1863...	78.720,15	32.822,82	»	»	75 »
1864...	71.551,32	26.939,07	»	»	65 »
1865...	71.984,40	26.378,91	»	»	60 »
1866...	77.248,32	26.672,24	28.483,68	13.995,23	60 »
1867...	82.518,61	27.802,47	27.125,29	13.289,66	60 »
1868...	81.997,14	28.148,38	26.622,44	13.003,63	60 »
1869...	61.809,93	21.649,91	16.199,90	10.038,47	60 »
1870 (1)	56.705,47	21.335,58	13.390,25	9.411,16	40 »

(1) Guerre franco-allemande.

(1) Meinadier, *La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon*, Paris, 1908, Hachette.

§ 8. — Les conventions de 1875.

Alors que la Compagnie pouvait espérer voir grossir ses bénéfices et faire profiter l'État de sa situation florissante, la guerre et les troubles civils vinrent jeter le désarroi, causer des dommages et des interruptions de service.

La Compagnie P.-L.-M. sut faire son devoir.

Elle fournit à la défense le talent de ses ingénieurs, le travail de ses ateliers, fabriquant le matériel, improvisant l'armement, installant des machines pour la trituration des graines nécessaires à l'alimentation, établissant à ses frais des ambulances.

Après la guerre, son premier souci fut de rétablir la marche régulière de l'exploitation.

Par suite de la désorganisation des services, de la perte d'une partie du matériel roulant, la Compagnie ne peut faire face aux besoins journaliers du commerce.

Des voix nombreuses ne tardent pas à s'élever, soit pour protester contre les retards apportés dans les transports, soit pour réclamer la création de nouvelles lignes.

De nouvelles demandes de concession surgissent de toutes parts.

Le Gouvernement, débordé, est obligé de céder.

Pour soustraire les lignes nouvelles à une construction insuffisante, certaines furent déclarées d'utilité publique et annexées au réseau P.-L.-M.

La nouvelle convention concédait vingt lignes nouvelles, d'une longueur de 855 kilomètres, dont les principales étaient celles de la rive droite du Rhône, les embranche-

ments de Dijon à Saint-Amour, de Saint-André-le-Gaz à Chambéry, de Cercy-la-Tour à Gilly, et de Paray-le-Monial à Roanne ; les lignes d'Avallon à Autun, de Gap à Briançon, etc.

La loi fut votée le 3 juillet 1875.

Ces nouvelles lignes furent introduites dans l'ancien réseau.

Dans cette même année, la Compagnie P.-L.-M. céda à la Compagnie de l'Est, la section d'Is-sur-Tille à Chalindrey.

L'année suivante, elle acheta le chemin de fer d'intérêt local de Belleville à Beaujeu.

§ 9. — Annexion de la Compagnie des Dombes et de la ligne de Saint-Bonnet-le-Chateau.

La Compagnie des Dombes était intercalée au milieu du réseau P.-L.-M. : entre Montbrison, Lyon et Ambérieu au sud, Lons-le-Saunier et Bellegarde à l'est, Chalon au nord, Paray-le-Monial à l'ouest.

Elle ne gênait pas trop la Compagnie P.-L.-M., avec laquelle elle vivait en très bonne intelligence.

L'intérêt du public réclamait cependant un arrangement amiable entre les deux Compagnies.

La crainte de voir l'État mettre la main sur la Compagnie des Dombes, amena cette dernière à conclure, le 28 juillet 1881, avec le P.-L.-M., un traité d'exploitation.

Le contrat stipulait que la Compagnie P.-L.-M. prenait à bail pour une période de soixante-quinze ans, à compter du 1er juillet 1882, le réseau des Dombes, moyennant une redevance de deux millions.

La ratification gouvernementale de 1883 prévoit que la Compagnie des Dombes devra aliéner définitivement son réseau au profit de la Compagnie P.-L.-M. à toute époque où la demande en sera formulée par cette dernière, pendant la durée du contrat d'exploitation.

La Compagnie P.-L.-M. incorporait ainsi les Dombes dans son réseau.

Cette même année, le ministre des Travaux publics proposait à la Compagnie P.-L.-M., qui l'accepta le 19 janvier 1883, de se charger de l'exploitation provisoire de la petite ligne de Bonson à Saint-Bonnet-le-Château.

§ 10. — Les conventions de 1883.

L'année 1883 est une date importante dans l'histoire des chemins de fer.

C'est en 1883 que furent en effet signées par M. Raynal, ministre des Travaux publics, les célèbres conventions dénommées par leurs adversaires : « conventions scélérates ».

Poussé par des mobiles politiques, et dans le but de donner satisfaction aux réclamations sans cesse grandissantes des populations dépourvues de voies ferrées, M. de Freycinet avait élaboré un vaste plan de travaux, plus de 11.000 kilomètres de voies à construire.

Après avoir été combattu à outrance par les partisans du rachat des chemins de fer, le projet de loi fut voté le 2 août 1883.

La Compagnie P.-L.-M. engagea la première les négociations avec le Gouvernement.

Les pourparlers furent longs et laborieux. La Compagnie accepta la construction de plus de 2.000 kilomètres de lignes nouvelles, en ne donnant comme contribution qu'une somme de 25.000 francs, pour frais de superstructure par kilomètre, la fourniture du matériel en plus.

L'État cédait, à titre gratuit, deux lignes entièrement construites :

La ligne de Montargis à Sens	62	kilomètres.
— de Bonson à Saint-Bonnet	27	—

Les comptes ancien et nouveau réseau étaient supprimés.

Un compte unique d'exploitation était appliqué désormais à l'ensemble des lignes, à l'exception de la ligne du Rhône au Mont-Cenis qui continuait à être exploitée séparément.

L'organisation de ce compte unique constitue la principale innovation des conventions de 1883.

En ce qui concerne le réseau P.-L.-M., voici quels en étaient les articles fondamentaux (1) :

Art. 10. — Les lignes ajoutées aux concessions de la Compagnie par les articles 1, 2 et 3 de la présente convention, et celles qui constituent aujourd'hui son ancien et son nouveau réseau formeront un ensemble régi par le cahier des charges actuellement en vigueur et pour lequel il n'y aura désormais qu'un compte unique de recettes et de dépenses d'exploitation.

Dans ces derniers seront compris, notamment, les allocations de la Compagnie pour la caisse des retraites, les impôts, les frais de contrôle, et les indemnités pour accidents, pertes, avaries et incendies.

---

(1) *Journal officiel* du 21 novembre 1883.

Sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il vient d'être parlé, la Compagnie prélèvera :

1° Les charges effectives (intérêts, amortissement et frais accessoires) des sommes empruntées par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice en représentation des subventions, et soldées à la Compagnie :

a. Pour le rachat, la construction et la mise en service des lignes exploitées ou à ouvrir constituant son ancien réseau actuel, accru des lignes définies à l'article 3, et toutes dépenses dûment justifiées, dans les conditions prévues par le décret du 6 juin 1863 et les conventions en vigueur;

b. Pour le paiement de la contribution de 50.000 francs par kilomètre prévue à l'article 6 (1);

c. Pour les travaux complémentaires à exécuter, à toute époque, sur l'ensemble du réseau défini à l'article 10, conformément à des projets approuvés par le ministre des Travaux publics ;

2° Une somme de 44 millions de francs pour le dividende.

L'excédent sera appliqué à couvrir, jusqu'à due concurrence, la garantie accordée par l'État pour les charges effectives des sommes empruntées par la Compagnie, sous déduction des annuités reçues en représentation des subventions pour la construction et la mise en service des lignes exploitées ou à ouvrir, composant son nouveau réseau actuel, sans que le capital garanti puisse excéder 626 millions de francs (ou 649 millions de francs si la ligne de Gap à Briançon est prolongée jusqu'à la frontière de l'Italie).

Le compte d'établissement des réseaux actuels de la

---

(1) 25.000 fr. pour les travaux de superstructure et 25.000 fr. pour la fourniture du matériel roulant.

Compagnie est réglé à forfait, au 31 décembre 1882, subventions non déduites :

Pour l'ancien réseau à.....	2.607.960.540 fr. 71
Pour le nouveau réseau à	728.634.259 fr. 78

Soit au total : 3.336.594.800 fr. 49, non compris 40.170.271 fr. 38 pour les approvisionnements.

Art. 12. — Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé comme suit, avec les intérêts simples à 4 p. 100 :

Lorsque le produit net de l'exploitation, déduction faite des prélèvements déterminés à l'article précédent, dépassera l'intérêt et l'amortissement garantis, l'excédent sera attribué à l'État, dans quelque année qu'il se produise, en atténuation de sa créance.

A l'expiration de la concession ou en cas de rachat, si l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise de son matériel roulant.

Art. 13. — L'article 9 de la convention du 3 juillet 1875, relatif au partage des bénéfices, est remplacé par la disposition suivante :

Sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il est parlé à l'article 10 de la présente convention, la Compagnie prélèvera :

1° Les charges effectives (intérêts, amortissements et frais accessoires) des sommes empruntées par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice, en représentation des subventions, et soldées à la Compagnie :

a. Pour le rachat et la construction, et pour la constitu-

tion des approvisionnements effectifs dans la limite d'un maximum de 40 millions de francs, des lignes exploitées ou à ouvrir constituant son ancien et son nouveau réseau actuels, accrus des lignes définies à l'article 3, et toutes dépenses dûment justifiées dans les conditions prévues par le décret du 6 juin 1863 et les conventions en vigueur;

b. Pour le paiement de la contribution dont nous avons déjà parlé ;

c. Pour les travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur l'ensemble du réseau défini à l'article 10, conformément à des projets approuvés par le ministre des Travaux publics ;

2° Les remboursements que la Compagnie pourrait avoir encore à faire à l'État dans cet exercice, à raison des prescriptions de l'article 12 ;

3° Une somme de 60 millions de francs pour le dividende.

Le surplus sera partagé à raison de deux tiers pour l'État et un tiers pour la Compagnie.

Quels furent au point de vue économique et financier, les principaux avantages des conventions de 1883 ?

Au point de vue de la garantie d'intérêt, les conventions de 1883 ont substitué aux clauses anciennes, des clauses plus simples et plus claires, en réunissant dans un compte unique les résultats d'exploitation de l'ancien et du nouveau réseau, et en faisant disparaître divers éléments forfaitaires qui subsistaient dans les anciennes conventions.

Les auteurs des conventions de 1883 pensaient que la garantie d'intérêt n'était donnée que pour la forme et qu'en fait elle n'aurait pas à jouer.

Malheureusement il n'en fut pas ainsi.

Le tableau suivant donne les années durant lesquelles la Compagnie dut faire appel à la garantie d'intérêt.

EXERCICES.	SOMMES DEMANDÉES à l'État par la Compagnie.
	millions.
1884	8,4
1885	20,4
1886	21,8
1887	14,3
1888	10,3
1889	2,0
1890	2,7
1891	2,5
1892	17,7
1893	29,8
1894	16,4
1895	0,3

On a prétendu souvent, que le fait d'avoir accordé aux Compagnies la garantie d'intérêt, les avait conduites à se désintéresser de l'exploitation, et leur avait enlevé tout stimulant.

Cette affirmation est erronée, car il ne faut pas oublier que la garantie est limitée en durée, de sorte qu'il importe aux Compagnies de se mettre en situation de n'y plus faire appel au moins à partir de la date où elle expire.

Cette date, pour le P.-L.-M., est le 31 décembre 1914.

Dans son *Traité de droit administratif* (1), M. Berthélemy fait ressortir d'une façon très nette les avantages des conventions de 1883.

« Sans doute, dit-il, l'État garantissait aux Compagnies le dividende, et avançait les frais des emprunts ; mais il est

(1) Berthélemy, *Traité élémentaire de droit administratif*, p. 660 et suivantes.

permis de dire que la garantie du dividende ne lui coûtait rien. Les actionnaires, en effet, ne touchaient rien de plus que ce qui leur eût été distribué si les conventions n'avaient pas eu lieu ; si le dividende était compromis, et s'il devenait nécessaire d'aider les Compagnies à le payer sans diminution, cela ne venait-il pas des frais qu'on avait mis à leur charge ? Sans les conventions, ces frais seraient restés à la charge de l'État ; au lieu de n'en faire que l'avance, il les aurait définitivement supportés. »

Et M. Berthélemy conclut en faisant remarquer, que c'est un résultat appréciable, que le fait d'avoir définitivement soustrait aux discussions des partis politiques, l'exécution même de cet immense programme, et d'en avoir assuré l'achèvement sans que l'avenir fût en rien compromis.

Malgré les quelques années d'épreuves qui suivirent la mise en vigueur des conventions de 1883, il est permis de reconnaître aujourd'hui que le Conseil d'administration appréciait sagement ces conventions, quand, en les soumettant à l'approbation des actionnaires, il concluait ainsi : « En dernière analyse, au lieu d'une situation incertaine et troublée, insuffisamment protégée par les précédents traités, constamment battue en brèche par l'impatience des uns, l'ambition des autres, la nouvelle convention nous assure comme dernier avantage, comme gage d'une transaction entre deux grands intérêts opposés qu'il fallait arriver à concilier, une ère de paix longue et durable, et la solution, définitive à nos yeux d'un problème dont l'existence constituait à la fois un grave embarras pour le Gouvernement, et une menace pour les Compagnies. »

§ 11. — Situation matérielle et financière de la Compagnie de Paris a Lyon et a la Méditerranée au 31 décembre 1913.

La période qui s'est écoulée depuis la ratification par les Chambres des conventions de 1883, peut être envisagée comme la période d'exécution de ces contrats.

Durant cette période, les lois et décrets qu'il importe de signaler sont, dans leur ordre chronologique : la loi du 20 août 1885 approuvant la concession à titre éventuel de la petite section d'Annemasse à la frontière, et approuvant également une convention et un traité passés entre la Compagnie et l'État de Genève, relatif à la construction d'une ligne de Genève à la frontière près d'Annemasse ;

La loi du 5 février 1887 approuvant la convention du 1er octobre 1886 par laquelle la Compagnie s'était chargée de l'exploitation de la ligne d'Arles à Saint-Louis ;

Au cours de l'année 1898, la loi du 24 janvier autorisant la Compagnie de Lyon à rembourser par anticipation la dette qu'elle avait contractée envers l'État au titre de la garantie d'intérêt ; la loi du 18 février incorporant au réseau principal la ligne du Rhône au Mont-Cenis.

La loi du 18 juillet 1902 approuvant une convention du 24 janvier de la même année, lui donnait la concession des lignes de :

Moutiers à Bourg-Saint-Maurice.....	27	kilomètres.
Chorges à Barcelonnette.....	42	—
Nice à la frontière par Sospel.....	64	—
Chamborigaud à Bessèges.....	13	—
Aigues-Mortes au Grau-du-Roi.....	6	—

Par les lois des 24 juillet 1903, 27 avril 1906, 21 juin et 27 juillet 1907, la Compagnie obtenait la concession des lignes de :

Divonne à la frontière suisse	3	kilomètres.
Gannat à la Ferté-Hauterive	35	—
Brioude à Saint-Flour (moitié avec la Compagnie du Midi)	46	—
Le Puy à Meigles-Prades	90	—
Riom à Vichy	46	—
Riom à Châtel-Guyon	7	—

Notons également les lignes de Frasne à Vallorbe (25 kil.), Miramas à l'Estaque (61 kil.), Monéteau à Saint-Florentin (25 kil.), Maringues à Randan, et Châtel-Guyon à Combronde qui sont actuellement soit à l'étude, soit en cours de construction.

Les quelques tableaux suivants, empruntés à l'ouvrage de M. Meinadier (1), nous montreront le développement général de l'activité industrielle et commerciale de la Compagnie pendant les années 1897 à 1907 :

---

(1) Meinadier, *La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon*, Paris, 1908.

PRODUITS DE L'ENSEMBLE DE L'EXPLOITATION

EXERCICES.	KILOMÈTRES réellement exploités (non compris les Chemins algériens).	PRODUIT brut (déduction faite de l'impôt).	DÉPENSES d'exploitation.	PRODUIT net.
	kil.	millions.	millions.	millions.
1897.....	8.901	406,9	182,4	224,5
1898.....	8.987	424,4	196,9	227,5
1899.....	9.024	435,8	209,0	226,8
1900.....	9.097	461,0	230,8	230,2
1901.....	9.183	446,2	237,5	208,7
1902.....	9.230	450,3	229,0	221,3
1903.....	9.297	458,2	222,5	235,7
1904.....	9.312	461,0	217,9	243,1
1905.....	9.397	474,7	234,5	240,2
1906.....	9.465	498,2	249,6	248,6
1907.....	9.516	514,6	275,4	239,2

VOYAGEURS TRANSPORTÉS

Exercices.	NOMBRE de voyageurs.	PRODUIT.	TARIF kilométrique moyen.	PROPORTION DES CLASSES.		
				1re.	2e.	3e.
	millions.	millions.		p. 100.	p. 100.	p. 100.
1897..	62,4	122,9	0,0430	5,1	11,0	83,9
1898..	63,8	125,9	0,0424	5,1	11,0	83,9
1899..	65,5	129,1	0,0420	5,0	10,9	84,1
1900..	67,4	144,1	0,0411	4,7	10,9	84,4
1901..	68,5	135,7	0,0417	4,6	10,6	84,8
1902..	70,7	137,2	0,0410	4,4	10,3	85,3
1903..	72,5	143,0	0,0409	4,6	10,1	85,3
1904..	74,3	144,3	0,0406	4,2	9,6	86,2
1905..	75,7	147,8	0,0403	4,2	9,7	86,1
1906..	78,6	154,5	0,0403	4,3	9,5	86,2
1907..	79,5	156,7	0,0400	4,0	9,6	86,4

EXERCICES.	COLIS POSTAUX.	MESSAGERIES.
	Millions de francs.	Millions de francs.
1897.....	9,5	26,5
1898.....	11,7	23,9
1899.....	12,9	26,1
1900.....	13,3	28,1
1901.....	14,1	27,1
1902.....	14,5	27,7
1903.....	15,7	27,8
1904.....	15,9	32,6
1905.....	16,3	32,1
1906.....	16,7	34,4
1907.....	16,9	37,1

PETITE VITESSE (1).

EXERCICES.	TONNAGE transporté.	PRODUITS.	PARCOURS moyen d'une tonne.	TARIF kilométrique moyen.
	Millions de tonnes.	Millions de francs.	Kil.	Francs.
1897.....	22,1	217,4	197	0,0501
1898.....	23,3	231,1	203	0,0490
1899.....	23,5	234,1	209	0,0477
1900.....	24,2	239,9	208	0,0470
1901.....	23,3	232,5	212	0,0472
1902.....	23,2	235,7	220	0,0464
1903.....	24,0	234,1	209	0,0467
1904.....	24,2	231,7	204	0,0469
1905.....	25,0	241,5	208	0,0464
1906.....	25,6	253,7	209	0,0457
1907.....	28,0	260,5	210	0,0444

(1) En dehors des matériaux destinés au service de la Compagnie.

DÉPENSES.

EXERCICES.	ADMINISTRATION centrale et dépenses générales.	EXPLOITATION.	MATÉRIEL et traction.	VOIE.	DIVERS.	TOTAUX.
	Millions.	Millions.	Millions.	Millions.	Millions.	Millions.
1897.	17,1	68,6	63,8	32,9	0,0	182,4
1898.	19,9	72,7	69,4	34,9	0,0	196,9
1899.	20,1	76,3	75,9	36,6	0,0	208,9
1900.	19,3	80,5	89,9	40,0	1,1	230,8
1901.	19,8	80,6	92,5	43,5	1,1	237,5
1902.	21,5	78,1	85,8	42,3	1,3	229,0
1903.	20,7	74,1	83,8	42,7	1,2	222,5
1904.	20,5	72,8	80,0	41,7	2,9	217,9
1905.	21,4	74,6	89,8	46,0	2,8	234,6
1906.	24,3	78,8	86,7	56,6	3,2	249,6
1907.	22,3	88,4	105,0	56,0	3,7	275,4

Au 31 décembre 1913, les concessions se comportaient ainsi :

Kilomètres ouverts à l'exploitation ...	9.720	kilomètres.
— en construction.....	388	—
— à construire.....	81	—
Lignes non incorporées.....	14	—
Ensemble du réseau métropolitain....	10.203	kilomètres.
Chemins algériens.....	513	—
Total général.....	10.716	kilomètres.

La dépense totale d'établissement, non compris les approvisionnements inscrits au bilan pour :

Réseau métropolitain	62.261.472 fr. 59
Chemins algériens	3.541.807 fr. 75
Ensemble	65.803.280 fr. 34

se décomposait comme suit :

	LONGUEURS		DÉPENSES A LA CHARGE		PROPORTION p. 100 des subventions.
	concédées.	moyennes exploitées.	de la Compagnie.	de l'État ou couvertes par les subventions.	
	km.	km.	fr.	fr.	
Anc. rés. proprement dit	5.832	5.779	2.610.178.194,99	326.899.934,56	11,1
Lignes de la conv. de 1883.	2.559,1	2.108	275.019.212,93	477.104.652,69	63,4
Nouv. réseau ..	1.798	1.798	587.471.911,85	179.827.710,78	23,4
Compte général du matériel ..	»	»	1.075.421.217,67	»	»
Chem. algériens (materiel compris).	513	513	96.255.061,47	81.608.800 »	45,9
			4.644.345.598,91	1.065.441.098,03	
Totaux génér....	10.702,1	10.198	5.709.786.696,94		18,6

Pendant l'année 1913, le matériel roulant a été considérablement accru.

Le tableau ci-dessous donne la consistance du matériel

roulant de la Compagnie, pour traction à vapeur, au 1er janvier 1914 et indique les probabilités pour 1915.

		1er JANVIER 1913.	1er JANVIER 1914.	1er JANVIER 1915.
Locomotives.	Nombre	3.432	3.566	3.786
	Puissance en chevaux	3.080.411	3.306.629	3.644.822
	Augmentation %		7,3	10,2
Voitures à voyageurs.	Nombre	6.926	7.231	7.534
	Nombre de places offertes	344.993	365.073	386.272
	Augmentation %		5,8	5,8
Wagons à marchandises et de service.	Nombre	101.027	105.683	110.104
	Tonnage utile transportable	1.337.348	1.435.355	1.533.168
	Augmentation %		7,3	6,8

La recette du trafic, qui atteint en 1913..... 588.850.000 francs.
présente, comparativement à celle de 1912, une augmentation, en nombre rond, de..... 9.000.000 —
malgré, une journée en moins de recette (1912 ayant été bissextile), soit approximativement..... 1.500.000 —
malgré aussi, la disparition des recettes afférentes à la ligne de Genève-Cornavin à la frontière, soit environ..... 1.000.000 —

C'est la recette-voyageurs qui fournit presque toute l'augmentation ; elle y entre en effet, pour plus de 8 millions, ainsi que l'indique le tableau suivant :

Longueur du réseau métropolitain. Longueur moyenne exploitée.....	1913. 9.699 kilomètres.				1912. 9.650 kilomètres.				DIFFÉRENCES 1913-1912	
RECETTES (déduction faite de l'impôt.)	TOTALES.	PAR KILOMÈTRE de longueur.	PAR KILOMÈTRE de train.	POURCENTAGE.	TOTALES.	PAR KILOMÈTRE de longueur.	PAR KILOMÈTRE de train.	POURCENTAGE.		
	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.		fr.	p. 100.
Voyageurs.....	188.576.319	19.442,86	1,979	31,61	180.343.968	18.688,49	1,913	30,66	+ 8.232.351	4,56
Grande vitesse. Bagages.....	9.021.524	930,15	0,095	1,51	8.924.047	924,77	0,095	1,52	+ 97.477	1,09
Grande vitesse. Colis postaux ..	19.657.738	2.026,78	0,206	3,29	19.489.951	2.019,68	0,207	3,31	+ 167.787	0,86
Grande vitesse. Messagerie.....	51.644.172	5.324,69	0,542	8,66	51.667.695	5.354,17	0,548	8,79	— *23.523*	*0,04*
Marchandises à petite vitesse	319.950.233	32.987,96	3,358	53,63	319.412.730	33.099,77	3,388	54,31	+ 537.503	1,68
Recettes diverses.....	7.770.272	801,14	0,081	1,30	8.302.545	860,37	0,088	1,41	— *532.273*	*6,41*
TOTAL	596.620.258	61.513,58	6,261	100 »	588.140.936	60.947,25	6,239	100 »	+ 8.479.322	1,44

La progression des recettes se décompose de la manière suivante :

La recette voyageurs est en progression de	8.232.400 fr.,	soit 4,6	p. 100
La recette bagages de.....	97.500 —	— 1,1	—
La recette colis postaux de.	167.800 —	— 0,9	—
La recette messageries en diminution de	23.600 —	— 0,5	—
La recette P. V. en augmentation de.....	537.500 —	— 0,2	—
Les recettes diverses en diminution de	532.300 —	— 6,4	—
Augmentation totale de 1913 sur 1912	8.479.300 fr.,	soit 1,4	p. 100

Le nombre de voyageurs, qui a progressé de 2 millions en 1913, s'élève à 93.961.606.

Cette augmentation se manifeste principalement sur la 3e classe.

La Compagnie a fait d'ailleurs des efforts considérables pour attirer à elle un plus grand nombre de voyageurs ; ces efforts ont porté en particulier sur les grands rapides de luxe et les trains internationaux.

Les rapides de toutes classes Paris-Marseille ont été prolongés jusqu'à Vintimille.

Un rapide de jour a été créé, de concert avec la Compagnie du Midi, entre Marseille et Bordeaux.

Les trains de luxe : Savoie-express et Vichy-express, qui n'avaient lieu auparavant que trois fois par semaine, ont été rendus journaliers.

Le Côte d'Azur rapide est devenu également journalier, ainsi que le Calais-Méditerranée, et le Riviera express.

Le Paris-Rome est maintenant express du 1er février au 15 mai.

La recette des bagages est en augmentation d'environ 1 p. 100 sur 1912.

La messagerie proprement dite présente une augmentation de tonnage de 1 p. 100, malgré les résultats médiocres de la campagne des fruits.

Pour la petite vitesse, en dehors des animaux, des voitures et des transports pour le service de la Compagnie, qui donnent ensemble une augmentation de recette de près de 1.800.000 francs, les marchandises transportées pour le commerce présentent, comme tonnage, une augmentation de 550.000 tonnes, soit 1,7 p. 100, mais leur produit est en diminution de 1.250.000 francs, soit 0,4 p. 100, en particulier à cause du fléchissement des transports de vins, par suite du déficit de la récolte dans le Gard et dans l'Hérault.

Les deux tableaux ci-après montrent que la plus grande partie des marchandises sont en augmentation sur 1912.

	MARCHANDISES P. V. transportées pour le commerce.		MARCHANDISES P. V. transportées pour la Compagnie.		ENSEMBLE.	
	1913	1912	1913	1912	1913	1912
Tonnage des marchandises P. V., non compris les animaux et les voitures	34.076.493 t.	33.522.279 t.	3.657.363 t.	3.363.624 t.	37.733.856 t.	36.885.903 t.
Recette P. V. (1)	299.237.345f,47	300.494.052f,82	12.615.466f,04	11.779.254f,24	311.852.811f,51	312.273.307f,06
Produit moyen d'une tonne	8f,78134	8f,96401	3f,44933	3f,50195	8f,26453	8f,46592
Nombre de tonnes à 1 kilomètre	7.023.436.130	6.953.745.639	408.539.539	383.666.024	7.431.975.669	7.337.411.663
Parcours moyen d'une tonne	206k,108	207k,437	111k,703	114k,063	196k,958	198k,922
Prix moyen de la tonne kilométrique	4c,2605	4c,3213	3c,0879	3c,0701	4c,1961	4c,2559

(1) Y compris les frais de magasinage et de manutention.

TONNAGES PAR NATURE DE MARCHANDISES

	1913	1912	DIFFÉRENCES.		VALEUR de chaque trafic en p. 100 du tonnage total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	p. 100.	
Combustibles minéraux	8.447.000	8.290.000	+ 157.000	1,9	22
Céréales. Farines et issues	1.066.000	1.023.000	+ 43.000	4,2	3
Céréales. Céréales, graines et autres marchandises du tarif P. V. n° 2	2.253.000	2.335.000	— *82.000*	3,5	6
Denrées, fruits, légumes et produits de laiterie	773.000	750.000	+ 23.000	3,1	2
Boissons. Vins et spiritueux	2.393.000	2.629.000	— *236.000*	9 »	6,3
Boissons. Bières, eaux minérales et autres marchandises du tarif P. V. n° 6	466.000	415.000	+ 51.000	12,3	1,2
Produits métallurgiques	2.826.000	2.744.000	+ 82.000	3 »	7,5
Matériaux de construction	2.299.000	2.251.000	+ 48.000	2,1	6,1
Pierres et terres servant aux Arts et Métiers	1.274.000	1.163.000	+ 111.000	9,5	3,4
Bois de construction, etc.	2.002.000	1.889.000	+ 113.000	6 »	5,3
Combustibles végétaux	370.000	360.000	+ 10.000	2,8	1
Amendements. Chaux pour engrais	29.000	31.000	— *2.000*	6,4	»
Engrais. Autres amendements et engrais	1.199.000	1.190.000	+ 9.000	0,7	3
Chaux, ciments, plâtre	1.825.000	1.771.000	+ 54.000	3 »	5

Minerais	786.000	774.000	+ 12.000	1,5	2
Produits chimiques	668.000	648.000	+ 20.000	3,1	2
Matières tinctoriales	180.000	179.000	+ 1.000	0,6	0,5
Corps gras et leurs dérivés	403.000	415.000	— *12.000*	2,9	1
Arbres et arbustes vivants, foins, fourrage, paille	681.000	677.000	+ 4.000	0,6	2
Papiers, cartons et matières servant à la fabrication de ces produits	649.000	627.000	+ 22.000	3,5	1,7
Emballages vides en retour ou non	595.000	604.000	— *9.000*	1,5	1,6
Résines et bitumes, huiles minérales et combustibles liquides	517.000	487.000	+ 30.000	6,2	1,4
Textiles et tissus	393.000	401.000	— *8.000*	2 »	1
Mobilier. — Objets manufacturés, etc	333.000	312.000	+ 21.000	6,7	1
Produits céramiques, verrerie	384.000	378.000	+ 6.000	1,6	1
Transports de l'État	256.000	218.000	+ 38.000	17,3	0,5
Dépouilles d'animaux et produits accessoires	206.000	203.000	+ 3.000	1,5	0,5
Sucres. Sucre brut et raffiné	198.000	220.000	— *22.000*	10 »	0,5
Sucres. Betteraves et autres marchandises du tarif P. V. n° 5	221.000	190.000	+ 31.000	16,3	0,5
Eau de mer, sel marin, sel gemme	175.000	162.000	+ 13.000	8 »	0,5
Matériel d'entrepreneurs de fêtes, etc. / Voitures (taxées au poids)	210.000	186.000	+ 24.000	12,9	0,5
Transports de la Compagnie	3.657.000	3.364.000	+ 293.000	8,7	10 »
TONNAGES GÉNÉRAUX	37.734.000	36.886.000	+ 848.000	2,3	100

Si nous jetons maintenant un coup d'œil sur les dépenses détaillées dans le tableau ci-contre, nous constatons une augmentation d'ensemble de 7.734.000 francs par rapport à l'année 1912, soit 2,3 p. 100.

Cette augmentation se répartit de la manière suivante (1):

Administration centrale et dépenses générales.....	Augmentation	4.232.000 fr.,	soit 11,6	p. 100
Exploitation.....	—	1.688.000 —	— 1,7	—
Matériel et traction...	—	5.230.000 —	— 4,3	—
Voie.....	Diminution	3.413.000 —	— 4,7	—
Dépenses diverses.....	—	3.000 —	— 0,1	—

L'exercice supporte, pour l'ensemble des services, la répercussion des nouvelles et importantes améliorations apportées en 1912 dans la situation du personnel. L'ensemble des mesures réalisées, soit en augmentation de salaires, soit en relèvement et extension des indemnités de cherté de vie et des allocations de famille, représente un surcroît annuel de dépenses de 6 millions environ, complétées en 1913, par le relèvement des salaires des employées femmes.

L'augmentation des dépenses d'*Administration Centrale* est due, pour la plus grande partie, à l'accroissement des charges de la Caisse des Retraites de 1911 (2.800.000 francs), aux allocations et secours accordés au

---

(1) Rapport du Conseil d'administration, Assemblée générale du 3 avril 1914 p. 47 et suivantes.

DÉPENSES (déduction faite de l'imp.)	1913. 9.699 kilomètres.				1912. 9.650 kilomètres.				DIFFÉRENCES 1913-1912	
	TOTALES.	PAR KILOMÈTRE de longueur.	PAR KILOMÈTRE de train.	POURCENTAGE.	TOTALES.	PAR KILOMÈTRE de longueur.	PAR KILOMÈTRE de train.	POURCENTAGE.		
	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.		fr.	p. 100.
1° Administr. centrale et dépenses générales.	40.662.603	4.192,45	0,427	11,95	36.430.345	3.775,17	0,386	10,96	+ 4.232.258	11,62
2° Exploitation.....	99.172.343	10.225,01	1,041	29,16	97.484.671	10.102,04	1,035	29,33	+ 1.687.672	1,73
3° Matériel et Traction..	126.837.237	13.077,36	1,331	37,29	121.606.818	12.601,74	1,290	36,59	+ 5.230.419	4,30
4° Voie.....	69.602.746	7.176,28	0,730	20,46	73.015.508	7.566,37	0,774	21,96	— *3.412.762*	*4,67*
5° Diverses.....	3.865.367	398,53	0,041	1,14	3.868.959	400,93	0,041	1,16	— *3.592*	*0,09*
TOTAL.....	340.140.296	35.069,63	3,570	100 »	332.406.301	34.446,25	3,526	100 »	+ 7.733.995	2,33

personnel (500.000 francs) et à l'augmentation du montant des indemnités du chef de l'accident de Melun.

L'augmentation des dépenses du service Exploitation est de 1.688.000 francs. Elle se décompose ainsi :

Dépenses de personnel, amélioration de salaires, gratifications, augmentation d'effectifs.....	2.057.000	francs.
Manœuvres dans les gares en raison du renforcement des machines affectées à ce service	333.000	—
Éclairage des gares (augmentation de services).....	111.000	—
Éclairage des trains	208.000	—

Par contre, nous trouvons une diminution :

Sur l'entretien du mobilier et de l'outillage, sur les bâches et sur les imprimés.....	89.000	francs.
Sur le chauffage des trains, effectué maintenant par la vapeur dans tous les trains, la plus grande partie des liquidations de l'ancien matériel de chauffage ayant été faite sur les précédents exercices	106.000	—
Sur les indemnités pour pertes, retards et avaries, qui passent de 6.700.000 francs en 1912, représentant 11,5 par 1000 francs de recette totale du trafic, à 5.824.000 francs, soit 9,8 pour 1000.....	874.000	—
Enfin, les pénalités relatives au séjour du matériel sur d'autres réseaux, qui viennent en déduction des dépenses, sont inférieures à celles de 1912 de....	288.000	—

Les dépenses du Matériel et Traction se sont accrues de 5.230.000 francs, représentant la différence entre une augmentation de 10.975.000 francs des dépenses courantes d'entretien et d'exploitation, et une diminution de 5.745.000 francs des dépenses de renouvellement du matériel roulant.

L'augmentation de 10.975.000 francs se décompose comme suit :

Pour l'amélioration du sort du personnel (relèvement des salaires et appointements, régime plus avantageux des indemnités de cherté de la vie, — ce régime n'a affecté que neuf mois de 1912, — accroissement des primes des mécaniciens et chauffeurs).....	500.000	francs.
Sur les dépenses du personnel de traction.....	250.000	—
Sur les combustibles provenant de l'accroissement du parcours et du tonnage des trains, et de l'élévation du prix du charbon.....	7.975.000	—
Sur les matières d'éclairage et de graissage du matériel roulant par suite de l'augmentation des parcours et de la hausse du prix des matières ...	325.000	—
Sur l'entretien du matériel roulant, provenant principalement de l'élévation du prix des matières.....	1.925.000	—

Les dépenses du Service de la Voie présentent dans leur ensemble une diminution de 3.413.000 francs.

Il y a diminution sur les éléments ci-après :

Sur la part des dépenses de personnel imputée à l'exploitation.....	364.000	francs.
Sur l'entretien ordinaire des voies, le renforcement des voies principales et la réfection des voies de service.....	675.000	—
Sur la réparation des ouvrages d'art...	564.000	—
Sur l'entretien des cours, avenues et bâtiments	1.631.000	—
Sur l'entretien des clôtures, signaux et outillage.....	55.000	—
Sur les réparations de dégâts causés par les inondations, les pluies ou les ouragans	251.000	—
Sur les remaniements qui sont la conséquence des travaux d'agrandissement ou de modification des installations du chemin de fer.....	768.000	—

Il y a eu par contre augmentation :

Pour le renouvellement des voies.....	518.000	francs.
Pour l'entretien et le renouvellement du ballast.....	377.000	—

Ces quelques détails statistiques suffisent pour nous renseigner sur la situation financière de la Compagnie au 1er janvier 1914.

A l'heure actuelle, on peut considérer que le P.-L.-M. est arrivé à son apogée.

M. Goy reconnaît que le développement du réseau est maintenant forcément limité (1) :

« Au point de vue du trafic, il est vraisemblable que les recettes de petite vitesse ne grandiront désormais que lentement. Dans la plupart des pays, l'accroissement de la population entraîne une élévation automatique du trafic qui vient se superposer à celle qui provient de l'amélioration des conditions de la vie matérielle, des progrès de l'agriculture, de l'extension des relations commerciales, etc. En France, la population est malheureusement stationnaire, l'agriculture et l'industrie dans certaines régions ont peine à recruter la main-d'œuvre.

« On ne peut escompter qu'une très faible progression dans le tonnage extrait des houillères desservies par le réseau P.-L.-M. ; de même dans les transports de vins. Il y a plus d'espoir du côté des engrais dont l'usage se répand chaque jour davantage, des céréales dont la production augmente en même temps, des matériaux de construction, des produits métallurgiques ou manufacturés. Si le commerce parvient en outre à maintenir et à étendre ses débouchés à l'étranger, il y aura là un élément sérieux de prospérité.

« Les marchandises de grande vitesse paraissent en bonne voie de développement ; en première ligne, les fruits et les légumes fournissent des tonnages importants. Une tarification spéciale, dite « des colis agricoles », a été élaborée pour permettre le transport des produits de la ferme et du jardin par plus grandes quantités qu'en colis postal, et meilleur marché qu'en messagerie.

---

(1) Goy, *Hommes et choses du P.-L.-M.*, p. 154 et suivantes.

« Elle ne pourra manquer d'exercer une heureuse influence sur les recettes.

« Quant aux voyageurs, leur nombre est en augmentation constante : c'est le résultat d'une propagande incessante et de la mise à la disposition du public de combinaisons de tarifs particulièrement séduisantes.

« Sous réserve d'événements imprévus, on peut donc espérer une ascension continue, mais modérée, des recettes.

« Cependant, le coefficient d'exploitation s'accroîtra parallèlement par l'effet du renchérissement général de la main-d'œuvre et des matières, notamment des métaux et des charbons.

« D'autre part, on ne peut guère espérer que les progrès futurs de la traction, tels que l'emploi de l'électricité à la remorque des trains, procureront des économies notables sur le coût du transport de la tonne kilométrique. Or, pour maintenir la situation financière dans son état actuel, il ne suffit pas que la majoration des dépenses soit équilibrée par l'excédent des recettes ; il faut encore que le bénéfice net augmente lui-même, tout au moins dans une mesure correspondante à l'accroissement annuel des charges du capital de premier établissement.

« C'est à quoi tendront les efforts de la Compagnie. »

§ 12. — La Compagnie P.-L.-M. et la guerre européenne de 1914-1915.

Nul n'ignore l'importance du rôle des chemins de fer dans la guerre moderne.

Ils constituent bien réellement la cinquième arme, ou la sixième si l'on préfère dans l'ordre de classement protocolaire, mais non dans celui de l'utilité, car, s'ils sont insuffisants ou s'ils fonctionnent mal, les opérations les plus géniales et les manœuvres les mieux conçues sont vouées à la stérilité.

Dès l'origine de la dernière tension politique, la Compagnie P.-L.-M. prit les mesures de précaution utiles en de telles circonstances.

Le 31 juillet 1914, sur l'ordre du ministère de la Guerre, il était procédé au rassemblement des wagons et agrès utiles aux transports militaires, au déblaiement des voies et des chantiers affectés aux premiers embarquements.

Lorsque fut lancé l'ordre de mobilisation, le 1er août, l'autorité militaire, représentée par un officier supérieur, prit la direction du réseau (1).

Le service commercial fut brusquement interrompu et remplacé par le régime spécial des transports stratégiques.

La plupart des soldats n'ayant que quelques jours pour rejoindre leur corps, il fallut se mettre à l'œuvre immédiatement.

Jour et nuit les agents déchargèrent rapidement tous les

---

(1) Lois des 3 juillet 1877 et 28 décembre 1888 ; décret du 5 février 1889.

wagons, et réunirent par type les divers véhicules devant transporter les troupes.

En un clin d'œil, les marchandises furent déposées à quai, ou renfermées dans des wagons inutiles pour la mobilisation, les wagons vides répartis par trains spéciaux sur diverses destinations et agencés pour le transport des hommes et des chevaux.

La première phase des transports militaires, la mobilisation, qui a pour but le transport des isolés et des détachements sur leurs corps, nécessita pour le P.-L.-M. plus de 3 000 trains en quatre jours.

A cette phase succéda celle de la concentration. Les corps d'armée, ayant leurs unités constitutives complétées et rassemblées à leurs emplacements normaux du temps de paix, étaient transportés dans leur entier, troupes, montures, attelages, matériel, jusqu'aux points où ils devaient être utilisés. Ce furent alors, sur certaines lignes, des courants continus de trains chargés se dirigeant vers la frontière et, en sens inverse, de trains ramenant le matériel vide. Aux mouvements de troupes s'ajoutèrent des trains d'approvisionnements pour le ravitaillement de la zone des opérations.

Ces transports se sont déroulés pendant tout le mois d'août avec une très grande intensité. Pour les seuls mouvements de troupes jusqu'au trentième jour de la mobilisation, ils ont exigé environ 4.000 trains et se sont accomplis avec un ordre et une précision remarquables, même quand ils ont dû être improvisés (1).

Les incidents de circulation ont été très rares, beaucoup

(1) Rapport du Conseil d'administration à l'Assemblée générale des actionnaires, le 30 avril 1915.

plus rares qu'en temps normal, résultat remarquable dû en première ligne au zèle déployé par le personnel qui eut à fournir un effort surhumain.

La mobilisation et la concentration terminées, le rôle de la Compagnie n'était point achevé.

Aux transports de ravitaillement des armées se sont ajoutés les approvisionnements des stations-magasins, les transports des troupes destinées à compléter les effectifs de combat, les évacuations des blessés et des malades, les transports intéressant les usines de fabrication.

Il a fallu faire face aussi aux transports en cours d'opérations dont la guerre actuelle a révélé l'importance.

Dans une seule période de cinq semaines, plus de 1.600 trains ont été mis en marche à titre de transports improvisés.

Des trains sanitaires composés des meilleurs wagons couverts, chauffés au moyen de poêles, furent aménagés pour recevoir des blessés couchés sur brancards.

Un grand nombre de trains composés de matériel à couloir, chauffés par la vapeur et éclairés au gaz, ayant restaurant ou fourgon-tisanerie, furent également mis en marche.

Ces trains, montés par un personnel de médecins et d'infirmiers, circulent constamment, entre la zone des opérations et les hôpitaux.

Le nombre des véhicules affectés aux trains sanitaires est actuellement d'environ 1.600, dont 670 voitures.

Ces quelques données suffisent à montrer l'effort prodigieux fourni par le P.-L.-M.

Au moment où la Patrie se trouvait en danger, tous ses services se sont montrés à la hauteur de leur devoir.

Le 17 août 1914, le ministre de la Guerre publiait l'ordre du jour suivant :

« *Au moment où se terminent les transports de mobilisation et de concentration, le ministre de la Guerre, d'accord avec son collègue des Travaux publics, tient à rendre un éclatant hommage à l'admirable dévouement du personnel des chemins de fer. Le Gouvernement tout entier les remercie de la patriotique activité qu'ils ont dépensée sans réserve, jour et nuit, sans trêve pendant cette période préliminaire. Le ministre de la Guerre adresse aux agents de tout rang, au nom de l'Armée dont ils ont modestement et méthodiquement préparé la tâche victorieuse, ses remerciements les plus chaleureux.* »

L'Assemblée des actionnaires, dans sa réunion du 30 avril 1915, a tenu à s'associer à ce juste hommage.

En même temps que paraissait cet ordre du jour, un certain nombre de croix de la Légion d'honneur et de médailles militaires étaient attribuées aux agents des Sections des chemins de fer de campagne et du Service militaire des chemins de fer.

Concours divers donnés à la défense nationale. — Sur la demande du ministre de la Guerre, l'ensemble des deux plus jeunes classes de la réserve (classes 1909 et 1910) fut mis à sa disposition à partir du 1er novembre 1914.

Si nous ajoutons le personnel des deux Sections des chemins de fer de campagne, organisées par la Compagnie, nous arrivons à un total d'environ 12.000 agents mobilisés ou susceptibles d'être prochainement appelés.

L'administration de la Guerre ayant réclamé une aide pour des fabrications intéressant la défense nationale, un certain nombre d'agents fut mis à la disposition de

l'arsenal de Lyon, en même temps que la Compagnie acceptait de recuire des obus pour cet établissement, d'exécuter des roues et des jantes pour les équipages militaires, des voitures à munitions, des wagonnets pour transport, etc.

En vue de soustraire à l'ennemi le matériel des régions envahies, 550 machines appartenant au Nord et au Nord-Belge étaient garées sur le réseau, ainsi qu'un grand nombre de wagons de l'Est.

En coopérant à l'organisation de nombreuses installations, notamment à l'établissement et au fonctionnement d'infirmeries dans un grand nombre de gares, la Compagnie a rendu de signalés services à l'Armée et au pays.

Le Service commercial.

Malgré l'envahissement d'une partie du territoire, lorsqu'il fallait faire face à la fois aux transports militaires, à l'évacuation des réfugiés de la Belgique, du nord et de l'est de la France, à l'évacuation du matériel des réseaux envahis, au rapatriement des Italiens jusqu'aux frontières, à l'exode de la population de Paris, la Compagnie a constamment maintenu les trains omnibus réguliers prévus par le Livret spécial militaire. En ce qui concerne le trafic marchandises, dès le 26 août une première affiche portait à la connaissance du public l'admission dans certaines conditions de quelques marchandises pour la partie du réseau non comprise dans la zone des armées. Dès que les transports militaires devinrent moins importants, la Compagnie, tout en déclinant toute responsabilité du fait de la durée des transports, accepta celle des pertes et des ava-

ries résultant d'une faute lourde de ses agents dont elle ne pourrait rattacher la cause à l'état de guerre. Ce régime fut sanctionné par un arrêté du ministre de la Guerre en date du 1er novembre 1914.

Puis, le 1er décembre, afin de donner satisfaction aux demandes du commerce et de l'industrie, intervint un arrêté des ministres de la Guerre et des Travaux publics, en vertu duquel l'expéditeur d'une marchandise de grande ou de petite vitesse, qui consentirait à payer une prime spéciale d'assurance, calculée sur la valeur déclarée, bénéficierait du régime de responsabilité du temps de paix, sauf le cas de retard et ses conséquences.

Recettes. — La dépression des recettes occasionnée par les événements survenus depuis août 1914 est assez considérable. Cette dépression a été notablement aggravée par la réquisition du matériel et par l'obligation de mettre tous les moyens d'action à la disposition de l'administration de la Guerre.

Les transports militaires, effectués à des tarifs exceptionnellement réduits, sont loin de compenser les produits commerciaux dont la Compagnie a été privée.

Le tableau ci-après, que nous extrayons du rapport du Conseil d'administration à l'Assemblée des actionnaires du 30 avril 1915, fait ressortir la dépression de recettes par rapport à l'exercice 1913.

RECETTES DU TRAFIC EN MILLIERS DE FRANCS.

	DU 1er JANVIER AU 31 JUILLET		DU 1er AOÛT AU 31 DÉCEMBRE		RECETTES totales.		DIFFÉRENCES 1914-1913.	
	1914.	1913.	1914.	1913.	1914.	1913.	TOTALES.	p. 100
Voyag..	109.500	107.500	38.950	81.100	148.450	188.600	— 40.150	21,3
Bag. et Messag.	49.800	46.700	12.600	33.600	62.400	80.300	— 17.900	22,3
Pet. vit.	180.700	181.900	57.500	138.000	238.200	319.900	— 81.700	25,5
	340.000	336.100	109.050	252.700	449.050	588.800	— 139.750	23,7
Tr. de la Guerre.	»	»	47.750	»	47.750	»	+ 47.750	»
Totaux..	340.000	336.100	156.800	252.700	496.800	588.800	— 92.000	15,6

La recette du trafic a donc fléchi, dans les cinq derniers mois de 1914, d'environ ..... 96.000.000 francs.
mais, la plus-value acquise pendant la première partie de l'année ayant été de..... 4.000.000 —
la diminution ressort à..... 92.000.000 francs.

Dépenses. — En présence de la baisse considérable des recettes, soucieuse de réaliser toutes les économies compatibles avec une bonne marche du service, la Compagnie a comprimé ses dépenses à concurrence de 27.400.000 francs, soit 8 p. 100.

Cette diminution se résume ainsi :

Administration centrale et dépenses générales.....	Augmentation	1.403.000 fr.,	soit 3,4 p. 100
Exploitation.....	Diminution	3.007.000 —	— 3,0 —
Matériel et traction...	—	7.600.000 —	— 6,0 —
Voie.....	—	16.570.000 —	— 23,8 —
Dépenses diverses....	—	1.623.000 —	— 42,0 —

L'*Administration Centrale* supporte la charge des allocations données, pendant la durée de la campagne, aux agents rappelés sous les drapeaux. Ces allocations comprennent :

1° Une indemnité de départ égale à un demi-mois de salaire majoré des allocations diverses (indemnité de cherté de vie, suppléments pour fonctions spéciales, indemnités de logement, allocations de famille);

2° Pour la famille de l'agent marié ou soutien de famille, une allocation mensuelle comprenant le demi-salaire avec les majorations ci-dessus indiquées.

La liquidation de l'exercice 1914 se traduit par une insuffisance de 16.992.273 fr. 70.

Pour la première fois depuis l'application de la convention du 17 mai 1897, ratifiée par la loi du 24 janvier 1898, la Compagnie est obligée d'avoir recours à l'État pour une somme de 32.437.766 fr. 37.

Cette dette productive d'intérêt à 4 p. 100 sera certainement remboursée par la Compagnie après la paix, lorsque le trafic aura recouvré son allure normale et lorsque les recettes auront repris leur marche ascendante (1).

---

(1) Rapport du Conseil d'administration à l'Assemblée générale des actionnaires, le 30 avril 1915.

***

Nous avons suivi la Compagnie P.-L.-M. depuis ses débuts, jusqu'au point où elle est arrivée aujourd'hui.

Nous avons omis à dessein de noter combien furent souvent difficiles les relations avec l'État, combien furent longues les discussions avec les ministres.

Il nous est plus agréable, en terminant ce chapitre, de rendre un hommage mérité aux ingénieurs, aux financiers, aux industriels qui eurent le périlleux honneur, soit au sein du Conseil d'administration, soit à la Direction, de conduire, au milieu d'écueils sans nombre, les destinées du P.-L.-M.

Le Conseil d'administration a toujours groupé dans ses vingt-cinq membres, des esprits éminemment rompus à la pratique des affaires.

Par un heureux hasard, la Compagnie a eu, depuis qu'elle existe, une unité de direction.

Elle s'est en quelque sorte incarnée dans deux hommes dont l'un a été le disciple et le continuateur du premier : MM. Paulin Talabot et Noblemaire (1).

M. Paulin Talabot. — Paulin Talabot naquit à Limoges en 1799. Élève de l'École polytechnique, il en sort dans le corps des Ponts et Chaussées, et est affecté comme ingénieur à l'arrondissement de Brest.

Appelé à la direction des travaux du canal de Beaucaire, il visite les mines de la Grand'Combe, situées non loin

---

(1) Meinadier, *La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, p. 335. (Librairie Hachette.)

de Nîmes, et dont l'exploitation est paralysée faute de moyens de transport.

Talabot forme une société d'étude et conçoit le projet d'acquérir les mines et de construire un chemin de fer qui transporterait jusqu'à Beaucaire, d'où le Rhône les descendrait à Marseille, les houilles du bassin d'Alais.

L'entreprise ayant été soigneusement étudiée, une loi du 29 juin 1833 en approuve l'adjudication au profit de ses associés et collaborateurs Veaute, Abric et Mourier.

Le 27 juillet, sous l'impulsion de Talabot, est constituée la Société pour l'exploitation des mines de la Grand'-Combe et l'exécution des chemins de fer du Gard, au capital de 16 millions, dont 6 millions souscrits par la maison Rothschild.

La ligne d'Alais à Beaucaire est livrée sur toute son étendue à la circulation en 1841.

Lorsque la loi du 13 mai 1842, relative à l'établissement des réseaux de voies ferrées, fut promulguée, Talabot présenta un projet de ligne d'Avignon à Marseille, par la vallée du Rhône. Cette ligne devait être, dans sa pensée, l'amorce de la grande artère Marseille-Lyon-Paris, et devait se souder aux chemins de fer du Gard après la traversée du Rhône à Tarascon.

Sa demande fut prise en considération, et le Parlement accordait une subvention de 32 millions, et une concession de trente-trois ans à la Société qu'il avait créée pour l'exécution des travaux.

Les efforts de Talabot furent couronnés de succès, malgré des embarras financiers très grands.

Aux termes de la loi du 8 juillet 1852, les lignes d'Avignon à Marseille, Montpellier à Cette, Montpellier à Nîmes,

et la Compagnie du Gard ayant été cédées à la Compagnie de Lyon à Avignon, Paulin Talabot est nommé directeur de la nouvelle Compagnie qui prend le titre de Chemins de fer de Lyon à la Méditerranée.

Les deux Compagnies du Paris-Lyon et du Lyon-Méditerranée ayant fusionné le 11 avril 1857, Talabot devint directeur général de la Compagnie P.-L.-M. en 1862.

Travailleur infatigable, il avait eu le sens net des destinées de la voie ferrée de Paris à Marseille.

Après quarante-quatre années d'un long et pénible labeur, ayant perdu complètement l'usage de la vue, sentant ses forces s'affaiblir, il prit sa retraite (1882).

Il s'éteignit le 21 mars 1885, dans sa quatre-vingt-sixième année. « Son nom vivra vénéré dans la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, aussi longtemps qu'on y saura apprécier les services rendus, et qu'on y conservera le culte de l'honneur, du devoir et du travail (1). »

Conformément au désir de M. Talabot, M. Noblemaire fut nommé directeur de la Compagnie P.-L.-M. en 1882.

M. Noblemaire. — M. Noblemaire naquit en Lorraine le 27 avril 1832. Il commença ses études au collège d'Auxonne (Côte-d'Or), les acheva à Dijon, et entra en 1851 à l'École polytechnique. Il en sortit dans les Mines, comme élève de seconde classe, en 1853. Successivement ingénieur de troisième classe le 19 janvier 1857, ingénieur ordinaire de deuxième classe le 29 décembre 1859, et de première classe le 30 juillet 1867, il obtint un congé illimité,

---

(1) Noblemaire (G.), *Obsèques de M. Paulin Talabot.*

pour entrer dans le service des chemins de fer. Après avoir été directeur, en 1864, des chemins de fer du nord de l'Espagne, puis de ceux de l'Algérie, il fut mis à la tête de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

Le nom de M. Noblemaire restera attaché à une œuvre économique d'une portée considérable dans l'industrie française.

1° La réforme des tarifs.

Ceux-ci, jusqu'alors singulièrement compliqués, furent établis sur des bases plus simples et plus claires, successivement adoptées par toutes les grandes Compagnies.

2° La négociation des conventions de 1883, qui donnèrent au pays 10.000 kilomètres de voies nouvelles sans que ces dépenses considérables aient affecté le crédit de l'État.

C'est en effet la Compagnie P.-L.-M. qui fut la première appelée, par le ministre des Travaux publics, à discuter avec le Gouvernement.

M. Noblemaire entama les pourparlers le 25 mars 1883; ils furent longs et laborieux.

Avec calme et ténacité, M. Noblemaire poursuivit sa tâche, et ses efforts aboutirent à la signature d'une convention provisoire le 26 mai 1883.

Les conventions conclues avec l'État n'étaient pas définitives ; il restait à les faire admettre à l'Assemblée des actionnaires.

Ceux-ci furent convoqués le 24 décembre 1883, et là encore ce fut M. Noblemaire qui fut chargé de défendre les conventions devant une assemblée on ne peut plus houleuse et hostile.

Pendant les vingt-cinq années qu'il a passées à la tête

de la Compagnie P.-L.-M., M. Noblemaire n'a cessé de s'occuper personnellement de toutes les branches du Service.

Il présida au mois d'août 1892, avec une compétence et une autorité indiscutables, le Congrès international des chemins de fer tenu à Moscou.

En 1890, il publia, dans la *Revue des Deux-Mondes*, une étude très remarquée sur les tarifs dits de pénétration, en 1906, dans la *Revue politique et parlementaire*, une étude sur le projet de loi Berteaux.

En 1905, il réunit dans une brochure, une série de discours prononcés à l'occasion d'inaugurations de congrès, de cérémonies diverses.

En lisant ces pages, on devine toutes les qualités de cet homme, qui eut toute sa vie une compréhension nette et précise des réalités économiques, qui s'est dépensé sans compter pour l'œuvre qu'il dirigeait, et aussi, il faut bien le dire, pour son pays.

Le Gouvernement de la République a d'ailleurs reconnu ses services en lui accordant la plus haute distinction nationale.

« Habile manieur d'hommes, sans cesse en quête d'action et de progrès, sachant s'assimiler, et sachant concevoir, il a perfectionné sans secousse le puissant organisme de la Compagnie, et toujours défendu ses idées d'une parole séduisante et d'une plume alerte.

« Aussi quand, après vingt-six ans de labeur, il a pris sa retraite, toute la presse a reproduit cette physionomie bien française (1). »

---

(1) Rapport du Conseil d'administration de la Compagnie P.-L.-M., 26 avril 1907.

***

Le nouveau directeur de la Compagnie est, comme chacun le sait, M. Mauris.

Si les raisons d'une respectueuse convenance retiennent notre plume, du moins qu'il nous soit permis de rappeler ici la présentation faite de lui aux actionnaires par le Conseil d'administration.

« Notre personnel trouvera chez lui, le même attachement et la même justice ; notre clientèle le même souci de connaître ses besoins et de les bien servir; vous, messieurs, une égale préoccupation de solidariser vos intérêts et ceux de la chose publique.

« Nous ne pouvions choisir un esprit plus élevé et mieux pénétré des nécessités de l'heure présente.

« Nous vous demandons pour lui votre confiance, comme nous lui avons donné la nôtre. »

SECTION II

Les Services.

Les grands services de la Compagnie P.-L.-M. — Direction et services annexes. — Exploitation. — Matériel et Traction. — Voie. — Construction.

La Compagnie P.-L.-M. comprend trois grands services :

Le Service de l'Exploitation, le Service du Matériel et Traction, et le Service de la Voie.

La Construction forme un quatrième service, dont l'importance à l'heure actuelle est toute relative.

La Direction et ses annexes, qui constituent le trait d'union entre les différents services, est en même temps l'organe centralisateur.

Les services annexes rattachés à la Direction sont :

Le Secrétariat de la Direction ;

Le Secrétariat de la Compagnie et des Titres ;

La Comptabilité générale et des Finances ;

Le Contentieux ;

Le Service médical.

***

L'Exploitation comprend le service des gares, celui des trains (sauf la Traction), les services extérieurs, la percep-

tion, le contrôle et la comptabilité des produits du trafic dans les gares, la statistique des transports, les réclamations et les affaires commerciales.

***

Le Matériel et Traction a dans ses attributions : l'étude, la construction, l'entretien et la réparation du matériel fixe (sauf le matériel de la Voie) et du matériel roulant ; la fourniture, l'entretien et la réparation de l'outillage et du mobilier des Services de l'Exploitation et du Matériel et Traction ; la fourniture et la réparation du mobilier des bureaux du Service de la Voie ; la direction des dépôts ; la conduite des machines, et en général tout ce qui concerne la traction des trains (matériel et personnel) ; les approvisionnements en imprimés, fournitures de bureau, matières diverses et combustibles nécessaires pour l'exploitation ; l'établissement et le contrôle des inventaires du matériel roulant, de l'outillage et du mobilier du Matériel et Traction, du matériel et du mobilier de l'Exploitation, du mobilier des bureaux de la Voie ; la direction des houillères de La Chazotte.

***

La Voie s'occupe de l'entretien et de la surveillance des voies, ouvrages d'art et bâtiments des lignes en exploitation, de l'étude et de l'exécution des travaux neufs sur les mêmes lignes, de l'approvisionnement du matériel des voies nécessaires aux Services de la Voie et de la Construction, de la conservation du domaine public du chemin de fer

et de celle du domaine privé de la Compagnie en dehors de Paris.

***

La Construction a dans ses attributions l'étude et l'exécution des travaux des lignes neuves en dehors des lignes en exploitation.

I. — Services généraux de la Direction.

Secrétariat de la Direction. — Le Secrétariat de la Direction, dirigé par un chef du Secrétariat, est chargé de la correspondance avec les Services, les particuliers et les administrations publiques, et de la préparation des ordres généraux et instructions adressées aux divers Services. Il pourvoit à la délivrance des permis de faveur et des cartes de circulation, fait les notifications nécessaires pour assurer l'exécution des décisions prises par le Conseil d'administration, et centralise pour le personnel de tous les services de la Compagnie, l'application des lois militaires.

Secrétariat de la Compagnie. — Le Secrétariat de la Compagnie, placé sous les ordres du secrétaire de la Compagnie, comprend quatre divisions.

Ce Service s'occupe plus spécialement de toutes les opérations concernant les titres, depuis leur création jusqu'à leur remboursement, et propose les modifications que l'expérience et les lois nouvelles peuvent rendre utiles. Il reçoit et expédie les plis échangés pour le Service des Titres avec les gares et les bureaux de Lyon, Marseille et Alger.

Il s'occupe également de la confection, de l'émission, de l'échange et de la réfection des titres, examine les opérations (transferts, conversions et remboursements) qui nécessitent la production de pièces justificatives.

Le Secrétariat de la Compagnie est aussi chargé de gérer ceux des immeubles composant le domaine privé qui ne sont pas occupés entièrement par les Services de l'Exploitation, et de négocier les prêts hypothécaires effectués pour le compte de la Caisse des retraites.

Comptabilité générale et des Finances. — Ce Service est placé sous les ordres d'un chef secondé par un adjoint et des chefs de division.

Il est chargé de la centralisation, de la vérification, de l'inspection et du contrôle de la Comptabilité et des Finances de tous les Services de la Compagnie, et des relations avec l'inspection des Finances.

Il propose à la Direction, quand il y a lieu, tous les changements que lui paraissent comporter la tenue des écritures des comptabilités et la gestion des Finances. A la fin de chaque mois, il rend compte à la Direction, par un rapport, des principaux faits ou irrégularités relevés au cours de ses vérifications et inspections.

C'est lui qui centralise les opérations de toutes les caisses de la Compagnie, de manière à donner chaque jour la situation et la répartition des fonds disponibles dans ces caisses et chez les banquiers et correspondants de la Compagnie.

Il centralise également les écritures générales de la Compagnie qui sont tenues au moyen des états d'ordonnancement dressés chaque mois par les divers Services et soumis à la signature du directeur et d'un administrateur.

Il contrôle la comptabilité spéciale du réseau algérien et toutes les dépenses d'exploitation, prépare les ordres de paiement et d'encaissement relatifs aux opérations de premier établissement et aux opérations d'exploitation, et soumis chaque jour à la signature du directeur.

C'est lui qui est également chargé de la gestion des Caisses de retraites.

Contentieux. — Ce Service, dirigé par un chef secondé d'un sous-chef, a dans ses attributions toutes les affaires contentieuses de la Compagnie autres que les affaires commerciales en première instance, qui sont suivies par le Service de l'Exploitation sous le contrôle du Contentieux, les affaires concernant les titres (actions et obligations) et le domaine privé, qui sont suivies les unes et les autres par le Secrétariat de la Compagnie, comme nous l'avons vu plus haut.

Il donne, en dehors de tout litige, les consultations demandées par la Direction et les divers Services de la Compagnie.

Il contrôle les affaires commerciales suivies par le Service de l'Exploitation.

Il défend devant les juridictions de l'ordre judiciaire, les affaires civiles intéressant les Services de l'Exploitation, du Matériel et Traction et de la Voie, défend également devant toutes les juridictions, et particulièrement devant les juridictions de l'ordre administratif, les affaires contentieuses des Services de la Construction et de la Voie.

Il s'occupe des acquisitions de terrains et de leur paiement, des formalités nécessaires à l'expropriation

et de la centralisation des oppositions et saisies-arrêts.

Le Service médical. — Centralisé à Paris entre les mains d'un Médecin en chef, ce Service est divisé en sections, confiées chacune à un docteur en médecine, résidant au chef-lieu désigné de la Section.

Le Médecin en chef est chargé de diriger et de surveiller le Service médical sur tout le réseau.

Il présente au Directeur de la Compagnie les propositions concernant la nomination des médecins.

Le Médecin en chef reçoit les rapports des médecins ; il en résume les données sur l'état sanitaire du personnel, dans un rapport qu'il adresse chaque année au directeur et dans lequel il consigne ses propres observations sur les malades et sur le Service médical en général.

Il renseigne le Directeur, lorsqu'il y a lieu, sur les accidents graves.

Il réunit les documents qui peuvent aider à l'amélioration des conditions hygiéniques du personnel, et propose au Directeur toutes les mesures qu'il juge utiles.

Les médecins de la Compagnie donnent gratuitement leurs soins aux agents blessés ou malades, ainsi qu'aux personnes étrangères blessées sur le chemin de fer et ses dépendances, par suite d'un accident résultant du fait de l'exploitation du chemin de fer.

Ils constatent l'état de santé et le degré d'aptitude corporelle des candidats qui demandent à entrer dans les divers services, opèrent la vaccination et la revaccination de ceux reconnus aptes au service.

Ils adressent chaque trimestre au Médecin-chef un rapport constatant l'état des malades et les résultats de leurs

visites, en y joignant les observations et les demandes nécessaires.

Ils doivent visiter les buffets et les buvettes de leur section au moins une fois tous les trois mois.

Cette visite doit porter sur les boissons, aliments, conserves, sur les locaux et les ustensiles de cuisine employés dans ces établissements.

Le résultat de cette visite est consigné dans le rapport trimestriel que chaque médecin adresse au Médecin-chef.

Telle est, dans ses grandes lignes, l'organisation centrale de la Compagnie P.-L.-M.

C'est, avec ses multiples bureaux, le cerveau d'où partent et où convergent les ordres et les informations.

De l'Administration centrale, comme d'un tronc commun, partent les trois grands Services exécutifs : l'Exploitation, le Matériel et Traction, le Service de la Voie.

Ces trois grands Services comprennent à la fois un Service central et un Service régional.

Celui-là est à chacun des trois organes de la Compagnie ce que l'Administration centrale est à l'ensemble des Services.

II. — Le Service de l'Exploitation.

Dirigé par un Ingénieur en chef assisté d'un Ingénieur adjoint, le Service de l'Exploitation se subdivise en Service Central et en Service Régional.

Service central.

Le Service Central est partagé en sept divisions :

La première a dans ses attributions le secrétariat, le personnel et les dépenses ;

La deuxième, le mouvement ;

La troisième, l'application de l'électricité, des signaux, enclenchements, l'éclairage et le chauffage ;

La quatrième, le contrôle des recettes ;

La cinquième, les réclamations ;

La sixième, les tarifs ;

La septième, les services extérieurs.

A la tête de chacune des six premières divisions est placé un Chef de division secondé par un ou plusieurs sous-chefs.

A la tête de la septième division est placé un Inspecteur principal.

Service régional.

Le réseau est partagé, pour le Service actif de l'exploitation proprement dite, en onze inspections principales ayant à leur tête un Inspecteur principal secondé par un adjoint.

Les Inspecteurs principaux sont chargés de diriger dans son ensemble et ses détails tout le service des gares et des trains, sauf la traction, dans l'étendue de leur section respective.

Ils ont autorité sur tout le personnel de l'Exploitation attaché au service de leur section, ainsi que sur tous les agents ou employés de l'Exploitation qui y sont en service temporaire.

Ils pourvoient au recrutement et aux mutations du personnel embrigadé payé à la journée.

Ils dirigent les services extérieurs faits en régie, à l'exception de ceux de Paris. Les bureaux de ville appartenant à la Compagnie sont placés sous leurs ordres.

Des inspecteurs et sous-inspecteurs, en nombre proportionné à l'importance de chaque section, sont adjoints à chacun des Inspecteurs principaux.

Ils ont pour mission d'assurer, par une surveillance fréquente, la bonne exécution de toutes les parties du service.

Un Inspecteur ou sous-inspecteur est ordinairement chargé exclusivement, dans chaque section, de la surveillance du service des trains. Son autorité s'exerce alors sur les chefs, sous-chefs de train principaux et conducteurs-chefs.

Les chefs et sous-chefs de train principaux exercent une surveillance spéciale sur le service des conducteurs et sur la marche des trains. Leur attention doit surtout se porter sur les trains spéciaux, les trains de ballast et en général sur les services qui comportent de la part des conducteurs une certaine liberté d'action. Ils ont autorité sur tous les conducteurs-chefs et wagonniers.

Ils sont en outre chargés du contrôle de route. Ils vérifient dans les trains en marche, dans leur section d'attache, la validité des billets et autres titres de transport présentés par les voyageurs. Ils perçoivent les différences de parcours et de classe, recherchent les fraudes et les constatent, lorsqu'il y a lieu par des procès-verbaux.

Les chefs de gare, sous-chefs de gare, facteurs suppléants et mixtes, receveuse, commis détachés à la petite vitesse, hommes d'équipe sont sous l'autorité des inspecteurs.

Le chef de gare reçoit les diverses réclamations suscitées à l'occasion du transport des voyageurs ou des marchandises et assure le service des titres ; chaque soir il vérifie les comptes de la receveuse ou du facteur chargé de délivrer les billets, du chef de la petite vitesse et des facteurs de grande vitesse.

Dans les petites stations où le trafic est peu important, le chef de gare remplit à lui seul la plupart des fonctions énumérées plus haut, et n'est assisté ordinairement que par un ou deux facteurs et hommes d'équipe.

Sont également sous les ordres de l'inspecteur, les bloqueurs chargés de la manœuvre des signaux et des aiguilles enclenchées, les contrôleurs et surveillants du télégraphe, responsables de l'entretien des lignes et des appareils téléphoniques et télégraphiques, du bon fonctionnement des appareils d'avertissement de correspondance et de sécurité dans les gares, sur la voie et dans les trains.

Ajoutons, pour terminer, qu'il est adjoint à chaque Inspecteur principal un certain nombre d'agents commerciaux chargés du contrôle de toutes les opérations commerciales de la section ou d'une partie de la section à laquelle ils sont attachés.

Ils surveillent et contrôlent les opérations des correspondants de la Compagnie, dirigent et aident les gares et stations dans l'application des tarifs, dans les transactions et affaires litigieuses dont ils sont saisis soit par l'Inspecteur principal, soit dans leurs tournées par les gares elles-mêmes.

Ils suivent personnellement les transactions dont l'importance excède les limites dans lesquelles les gares peuvent agir et qui leur sont transmises par l'Inspecteur principal.

Ils étudient et préparent toutes les affaires ayant pour objet d'amener plus de transports au chemin de fer ou d'améliorer les services de correspondance.

Quelques agents commerciaux sont attachés au Service Central.

L'un d'eux réside à Paris ; les autres résident soit en province, soit à l'étranger.

III. — Le Service du Matériel et Traction.

Le Service du Matériel et Traction, dirigé par un Ingénieur en chef, se divise en :

Service Central ;
Comptabilité ;
Matériel ;
Traction ;
Magasins ;
Combustibles.

Service central.

Le Service Central comprend quatre sections ressortissant directement à l'Ingénieur en chef.

Ce sont :

Le Secrétariat ;
Le Contrôle des travaux dans les ateliers étrangers ;
Le Laboratoire ;
Les Houillères de la Chazotte.

Le Secrétariat. — Le Secrétariat prépare les mouvements du personnel, correspond avec l'Ingénieur en chef, classe et expédie les marchés, lettres, notes et tous les documents concernant les affaires qui se rattachent au service en général, sauf la comptabilité.

Il est dirigé par un agent supérieur ayant le titre de chef du Secrétariat du Matériel et de la Traction.

Le Contrôle des travaux dans les ateliers étrangers. — La deuxième section surveille les travaux commandés par

le Service du Matériel et Traction dans les ateliers étrangers. Un certain nombre de contrôleurs sont attachés à cette surveillance.

Des procès-verbaux d'avancement des travaux, de réception provisoire et de réception définitive, qui servent de base aux mandats de paiement à délivrer, sont établis par la section.

Son action est limitée à l'exécution des travaux conformément aux projets dressés par l'Ingénieur en chef.

Un Ingénieur résidant à Paris, et ayant le titre d'Ingénieur chargé du contrôle des travaux extérieurs, dirige ce service.

Le Laboratoire. — Le Laboratoire analyse les eaux, les métaux, les huiles, les combustibles et toutes autres matières employées par la Compagnie, étudie et contrôle les opérations nécessitant l'intervention de connaissances physiques et chimiques.

Il est dirigé par un agent ayant le titre de Chef du Laboratoire.

Les Houillères de la Chazotte. — La section des Houillères de la Chazotte s'occupe de l'extraction de la houille des mines de la Chazotte, de sa préparation, de sa transformation en agglomérés et de sa livraison à la division des combustibles.

Elle est dirigée par un Ingénieur ayant le titre de Directeur des Houillères de la Chazotte, sous le contrôle d'un Ingénieur des mines, résidant à Paris et délégué à cet effet par l'Ingénieur en chef du Matériel et de la Traction.

La Comptabilité.

La Division de la Comptabilité est spécialement chargée de la comptabilité centrale du Matériel et Traction et des

comptabilités spéciales. Elle prépare, en ce qui concerne la comptabilité, la correspondance du service avec les autres services de la Compagnie et les étrangers, établit et contrôle les inventaires du matériel, de l'outillage et du mobilier des Services de l'Exploitation et du Matériel et Traction et du mobilier des bureaux du Service de la Voie.

Elle est dirigée par un agent supérieur : le Chef de la division de la Comptabilité du Matériel et de la Traction, secondé par un Sous-chef de division.

Le Chef de division a sous ses ordres : un régisseur de l'administration des caisses de régie; les Chefs de bureau du Service Central de la Comptabilité et les comptabilités spéciales établies près de chacune des autres divisions du service, savoir :

Les comptabilités spéciales des trois circonscriptions du Matériel à Paris, Oullins et Arles;

La comptabilité spéciale de la Traction à Paris ;

La comptabilité spéciale de la division des Magasins, à Paris ;

La comptabilité spéciale du Magasin général de Paris, à Paris ;

La comptabilité spéciale du Magasin général de Lyon, à Lyon ;

La comptabilité spéciale de la division des Combustibles, à Paris ;

La comptabilité spéciale des Houillères de la Chazotte, à Paris.

Les comptabilités spéciales sont dirigées chacune par un agent ayant le titre de chef de bureau de la comptabilité spéciale.

Les pièces de comptabilité dressées par les chefs de

bureau de chaque comptabilité spéciale sont signées par eux et adressées directement au chef de division de la comptabilité.

Le Matériel.

La Division du Matériel s'occupe de l'étude du matériel roulant et du matériel fixe rentrant dans ses attributions, dirige les ateliers de construction, de réparation et de petit entretien de tout le réseau.

Elle surveille et contrôle l'entretien et la réparation dans les ateliers et les dépôts du matériel fixe et du matériel roulant en service.

Néanmoins, les agents et ouvriers de dépôts employés à l'entretien des machines et tenders, ainsi que ceux du petit entretien dépendant de la division de la Traction et employés à la réparation, au nettoyage et au lavage des voitures et wagons, tout en opérant sous le contrôle de l'Ingénieur principal du Matériel, sont placés hiérarchiquement sous les ordres des Ingénieurs de Traction et des chefs de dépôts.

La division du Matériel est dirigée par un Ingénieur résidant à Paris, qui est secondé par un ou plusieurs Ingénieurs attachés à son Service Central.

Elle est divisée en trois circonscriptions dirigées chacune par un Ingénieur.

La première circonscription a son chef-lieu à Paris, la deuxième à Oullins, la troisième à Arles.

Chaque circonscription comprend un certain nombre d'ateliers, séparés ou réunis en groupe et dirigés par des chefs et sous-chefs d'atelier.

La Traction.

La Division de la Traction s'occupe de la direction et de la surveillance des dépôts, de leur personnel et des machines en service.

Elle répare les machines et tenders, entretient les appareils de levage des gares et dépôts, dirige et surveille les magasins de distribution de matières et de combustibles placés auprès des dépôts et remises en ce qui concerne le personnel, l'arrivage des approvisionnements et les manutentions de toute nature, conduit et entretient les machines d'alimentation, les usines d'électricité établies sur certains points du réseau et les appareils d'éclairage électriques à l'usage des gares et dépôts. Elle est chargée en général, des mesures à prendre pour assurer, au moyen du matériel, du personnel et des approvisionnements mis à sa disposition, la traction des trains demandés par l'Exploitation.

Cette division est dirigée par un Ingénieur principal résidant à Paris.

Elle est partagée en huit sections dirigées chacune par un Ingénieur.

Chaque Ingénieur est secondé par un agent ayant le titre de sous-chef de traction.

Les sections de traction sont divisées en un certain nombre de dépôts dirigés par des chefs et sous-chefs de dépôt.

Dans les dépôts très importants existent des surveillants placés sous les ordres directs des chefs de dépôts à la circonscription desquels ils appartiennent.

Dans les gares conséquentes, se trouve un service de

réserve assuré par un agent spécialement désigné à cet effet, qui porte le titre de chef de réserve.

Cet agent a autorité sur tout le personnel de la Traction en résidence ou en stationnement dans la localité.

Il est lui-même sous les ordres du chef de dépôt.

Les mécaniciens et les chauffeurs chargés d'assurer le service de la traction sur une certaine portion de ligne sont attachés à un dépôt déterminé.

Le mécanicien a autorité sur son chauffeur.

Des agents, ayant le titre de chef mécanicien, surveillent le service des mécaniciens sur la ligne et assurent les remplacements des chefs et sous-chefs de dépôt.

Ils relèvent directement des Ingénieurs de traction.

Dans les ateliers de levage se trouve toute une armée de manœuvres, ajusteurs, chargée d'effectuer les réparations utiles aux machines et tenders.

Les Magasins.

La Division des Magasins s'occupe de la surveillance et de la direction des magasins généraux et des magasins de distribution établis sur le réseau, à l'exception des magasins de la Voie et des Combustibles, et sous réserve, pour certains magasins de distribution, des attributions données à la division de la Traction.

Elle s'occupe également des propositions d'achat, de la réception, de la conservation dans les magasins et de la distribution aux services consommateurs, de toutes les matières premières et objets manufacturés, de tous les imprimés, autographies et fournitures de bureau nécessaires pour l'exploitation, sauf tout ce qui concerne les matériaux

de la Voie et les Combustibles, et sauf la distribution aux mécaniciens des matières grasses ou autres à l'usage des machines locomotives en service.

Les vieilles matières et objets sans emploi de même nature que ceux dont l'approvisionnement lui est confié sont vendus par ses soins.

Aucun modèle d'imprimé nouveau ne peut être créé que sur l'autorisation écrite du directeur de la Compagnie.

La division des Magasins est dirigée par un agent supérieur résidant à Paris, ayant le titre d'Ingénieur en chef de la division des Magasins. Il est secondé par plusieurs agents supérieurs ayant le titre de sous-chef de division, d'inspecteur principal et d'inspecteur. L'un de ces derniers réside à Lyon.

L'Ingénieur en chef est placé sous le contrôle de la commission des approvisionnements.

Cette commission est chargée d'examiner toutes les questions relatives aux approvisionnements. Les propositions de la division des Magasins relatives aux achats ou aux ventes de matières et objets quelconques sans exception, doivent lui être soumises et être approuvées par elle, sauf les cas d'urgence, avant qu'il y soit donné suite.

La commission des approvisionnements est composée d'agents supérieurs des diverses divisions du Matériel et Traction ; elle est présidée par l'ingénieur en chef de ce service.

Les Combustibles.

La Division des Combustibles a comme attributions la préparation des marchés pour l'approvisionnement des combustibles et matières premières : houille, agglomérés,

coke, bois, fagots, brai, goudron, sable, etc., nécessaires pour les locomotives, les machines fixes, les forges, les ateliers, le chauffage des gares et des bureaux, et pour la fabrication des briquettes dans les usines à agglomérer de la Compagnie ; la réception de ces fournitures, leur répartition entre les services consommateurs et les magasins de distribution, la tenue de la comptabilité-matières et le contrôle des inventaires des magasins ; la surveillance et la direction des ateliers mécaniques de mélange des menus, et des usines à agglomérer.

La division des Combustibles est dirigée par un agent supérieur résidant à Paris, qui a le titre d'Ingénieur en chef de la division des Combustibles, et est secondé par un sous-chef de division. Le chef de division a sous ses ordres des inspecteurs régisseurs d'usine et contrôleurs chargés de surveiller l'exécution des marchés, la fabrication des briquettes dans les usines de la Compagnie, le mélange des menus dans les ateliers spéciaux et la comptabilité-matières des magasins, et de contrôler les inventaires des magasins.

IV. — Le Service de la Voie.

Le Service de la Voie se divise en Service Central et Services d'Arrondissements.

Service central.

Le Service Central comprend huit bureaux, savoir :

Premier bureau. — Secrétariat et affaires générales.

Deuxième bureau. — Personnel.

Troisième bureau. — Études et projets de travaux.

Quatrième bureau. — Domaines, acquisitions et reventes de terrains.

Cinquième bureau. — Comptabilité.

Sixième bureau. — Approvisionnements de la Voie, contrôle des inventaires, marchés, contrôle du matériel fixe.

Septième bureau. — Matériel fixe, études et projets des matériaux de la Voie, signaux et enclenchements, ponts à bascule et ouvrages métalliques.

Huitième bureau. — Architecture.

Il existait, il y a quelques années, un neuvième bureau s'occupant spécialement de la revision des impôts.

Ce bureau a été transféré depuis au Service du Contentieux.

A la tête des bureaux sont placés des agents supérieurs ayant le titre de chef de bureau.

Certains d'entre eux peuvent recevoir le titre d'ingénieur ou celui d'inspecteur principal.

Le chef du cinquième bureau prend le titre d'inspecteur d'architecture.

Le Service de la Voie est dirigé par un Ingénieur dénommé Ingénieur en chef du Service de la Voie.

Il est assisté d'un Ingénieur en chef adjoint, et de plusieurs Ingénieurs attachés au Service Central.

Services d'arrondissements.

Le réseau est divisé en arrondissements de la Voie.

A la tête de chaque arrondissement se trouve un Ingénieur ou un Ingénieur en chef, assisté parfois d'un Ingénieur adjoint et de un ou plusieurs chefs de bureaux.

Les bureaux de l'Ingénieur d'arrondissement sont subdivisés en un certain nombre de services : secrétariat, personnel, comptabilité, matériaux, dessin, archives et domaines ; ces petits services sont dirigés par des sous-chefs de bureau, ayant sous leurs ordres un certain nombre d'employés.

Les arrondissements sont partagés en sections dirigées par des inspecteurs de la Voie chargés de la surveillance des travaux neufs et d'entretien sur la portion de ligne qui leur est assignée.

Un conducteur de la Voie sans subdivision est adjoint à l'inspecteur pour diriger son bureau, et le suppléer en cas d'absence ou de maladie.

Lorsque des travaux neufs très importants sont à exécuter, ces travaux sont confiés à des inspecteurs de la Voie, uniquement chargés de cette tâche, et assistés de plusieurs conducteurs et employés.

Chaque section de voie se divise en un certain nombre de subdivisions, confiées à des conducteurs de la Voie.

Chaque subdivision comprend plusieurs cantons confiés à des brigadiers-poseurs ayant sous leurs ordres des poseurs.

Des chefs-poseurs, placés sous les ordres directs des inspecteurs de la Voie, sont chargés de veiller à l'entretien des voies et appareils (changements, croisements, plaques tournantes, etc.) et de diriger également la pose et le déplacement des appareils. Leur nombre varie par arrondissement.

A chaque passage à niveau se trouve un garde (homme ou femme), chargé d'ouvrir les barrières aux divers véhicules.

Des agents spéciaux, appelés contrôleurs des approvi-

sionnements, opèrent les inventaires du matériel existant dans les sections.

Des contrôleurs de fabrication, attachés aux usines avec lesquelles la Compagnie a passé des marchés, ont pour mission de vérifier la fabrication, et de recevoir le matériel commandé.

Les receveurs de bois assurent la réception des traverses, longrines, pièces de bois de toute sorte, commandées par la Compagnie pour l'entretien des voies.

V. — Le Service de la Construction.

Ce service est dirigé par un Ingénieur en chef.

Il se divise en Service Central et Services d'Arrondissements.

Service central.

Le Service Central s'occupe de la correspondance du personnel et des affaires se rattachant aux études, aux projets et aux travaux, en général, y compris les opérations préliminaires relatives aux acquisitions des terrains. Ce Service s'occupe également de la confection des marchés et règlements de compte, de l'étude de la pose des voies, de la construction des bâtiments et prises d'eau, tabliers métalliques, de la vérification des dépenses, de la comptabilité et des paiements.

Un ou plusieurs Ingénieurs sont attachés à ce Service.

Services d'arrondissements.

Chaque arrondissement est dirigé par un Ingénieur en chef, qui a sous ses ordres un nombre variable, suivant

l'importance des lignes à construire, d'ingénieurs ou sous-ingénieurs et d'agents préposés aux travaux d'architecture et de pose de voie, ainsi qu'à la préparation des dossiers d'enquêtes parcellaires et aux acquisitions amiables.

Un chef de bureau, placé à la tête des bureaux de l'Ingénieur en chef, est chargé du Service Central de l'arrondissement qui comprend un personnel de dessinateurs et de comptables en rapport avec l'importance des affaires.

Chaque Ingénieur est assisté d'un chef de bureau ayant sous ses ordres plusieurs employés.

Les lignes à étudier et à construire sont divisées en un certain nombre de sections dirigées par un chef de section qui est secondé à son tour par des sous-chefs de section, des conducteurs et des agents subalternes.

***

Ce rapide exposé nous a conduit au terme de notre étude des différents services de la Compagnie.

Si nous cherchons à dégager de cette vue d'ensemble la pensée directrice qui a guidé les promoteurs de cette admirable organisation, nous trouvons à la base du système les idées de centralisation et de concentration.

Les trois grands Services : Exploitation, Matériel et Traction et Voie sont complètement séparés et indépendants.

Les Ingénieurs en chef de ces services, par leur fréquente réunion avec le Directeur, font tout fonctionner.

Ils assistent aux séances du Conseil d'administration, et

c'est en les questionnant que ce Conseil se rend compte de la marche de la Compagnie.

M. Margaine, député, dans un projet de loi déposé sur le bureau de la Chambre le 24 février 1911 (1), s'élève énergiquement contre cette centralisation à outrance, faisant valoir, comme principal argument, le temps considérable perdu en correspondance entre les divers services.

Pour remédier à cet état de choses, M. Margaine préconise la division des réseaux en un certain nombre de directions régionales, complètement autonomes, relevant directement d'un directeur général.

Nous n'insisterons pas sur ce projet qui, s'il était réalisé, ne servirait qu'à alourdir le service au lieu de l'alléger.

Des conflits presque inévitables seraient à redouter entre ces directions indépendantes.

De plus, dans l'ensemble d'un réseau ainsi constitué, existerait une diversité de vues et de tendances qui conduirait rapidement la Compagnie à une anarchie déplorable.

---

(1) Projet de loi relatif à l'organisation du réseau de l'État.

SECTION III

Le Service du Contrôle.

La gestion de la Compagnie P.-L.-M. n'est pas libre.

Par les cahiers des charges annexés à sa concession, l'État s'est réservé son intervention et son contrôle à un triple point de vue : au point de vue technique, au point de vue financier, au point de vue commercial.

Ce triple contrôle est exercé par le ministre des Travaux publics.

Le ministre est éclairé au point de vue technique par le « Comité de l'Exploitation technique » ; au point de vue financier, par la « Commission de vérification des comptes » ; au point de vue commercial, par le « Comité consultatif des chemins de fer ».

Le Comité de l'Exploitation technique, composé de trente et un membres, parmi lesquels des théoriciens (ingénieurs), des juristes, des praticiens (employés de chemins de fer), est chargé d'examiner les questions relatives à la police, à la sûreté, à l'usage des chemins de fer et des ouvrages qui en dépendent (règlements d'exploitation, travail des agents, signaux, inventions, matériel, accidents, etc.). Il comprend cinq Commissions permanentes :

La Commission des règlements, signaux, installations

de gares, enclenchements, passages à niveau, etc.

La Commission du matériel ;

La Commission des horaires ;

La Commission des accidents ;

La Commission des inventions.

Le Comité consultatif des chemins de fer, composé de sénateurs, de députés, de conseillers d'État, de fonctionnaires des Travaux publics, de l'Agriculture et des Finances, de représentants du commerce et de l'industrie, d'ouvriers et employés des Compagnies de chemins de fer, donne son avis sur toutes les questions commerciales relatives aux chemins de fer (tarifs, horaires, conventions, caisses de retraites, emprunts, etc.).

Au point de vue technique et commercial, le ministre est représenté par un Inspecteur général des Ponts et Chaussées ou des Mines appelé Directeur du contrôle, ayant comme collaborateurs immédiats quatre chefs de service :

1° L'Ingénieur en chef du Contrôle des Travaux neufs;

2° L'Ingénieur en chef du Contrôle de la Voie et des Bâtiments ;

3° L'Ingénieur en chef du Contrôle de l'Exploitation technique ;

4° Le Contrôleur général de l'Exploitation commerciale.

Contrôle technique.

Il s'exerce différemment suivant qu'on se trouve dans la période de construction ou d'exploitation.

Ce contrôle est placé pour chaque réseau sous les ordres d'un Directeur de contrôle, qui peut être un Inspecteur

général ou un Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ou des Mines.

Contrôle de la Construction. — Pendant la période de construction, aucun travail ne peut être exécuté sans approbation du ministre qui est représenté par un Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé du contrôle, ayant sous ses ordres des ingénieurs ordinaires, des conducteurs et, au besoin, des employés secondaires appartenant à la même administration.

Ce service de contrôle est principalement chargé de donner son avis soit aux préfets, soit au ministre, les ingénieurs de la Compagnie entendus, sur toutes les questions relatives aux études et tracés définitifs, ainsi que sur les projets d'établissement des gares et stations.

Il examine les divers projets présentés par la Compagnie au point de vue de l'exécution des prescriptions du cahier des charges, et des dispositions et obligations que ces projets doivent remplir au point de vue de l'écoulement des eaux, du maintien des communications locales, et de toutes les autres questions d'intérêt général.

Le Service du Contrôle de la Construction procède, sur l'invitation du ministre et de concert avec le service spécialement chargé de la surveillance de l'exploitation, à la réception des lignes prêtes à être livrées à la circulation.

En raison des rapports nombreux qu'il doit avoir avec les diverses organisations locales, ce service est largement décentralisé.

Pour chaque ligne ou groupe de lignes à construire, le contrôle est confié à l'Ingénieur des Ponts et Chaussées en résidence dans l'un des départements traversés par la ligne en construction.

Une fois la ligne achevée, le ministre peut encore prescrire des mesures de sécurité, par exemple : ordonner la suppression d'un passage à niveau, mais il ne peut plus ordonner aucun changement de disposition.

Contrôle de l'Exploitation. — Le Contrôle de l'Exploitation est également dirigé par un Directeur du Contrôle du réseau.

Ce haut fonctionnaire représente directement le ministre des Travaux publics, et il a tout pouvoir pour statuer sur la plupart des affaires, telles que : autorisations de trains spéciaux, autorisation immédiate de travaux particulièrement urgents (1).

Il a sous ses ordres : l'Ingénieur en chef du contrôle de la Voie et des Bâtiments, et l'Ingénieur en chef du contrôle de l'Exploitation technique.

L'Ingénieur en chef du Contrôle de la Voie et des Bâtiments est chargé des mesures concernant la grande voirie, la conservation des ouvrages, l'entretien des clôtures, l'entretien de la voie de fer, la surveillance des voies, la garde et l'éclairage des passages à niveau.

Il vérifie la comptabilité du Service de la Voie.

Il est délégué d'une manière permanente par le Directeur du Contrôle pour traiter et transmettre directement au ministre, les affaires de travaux d'importance secondaire, ainsi que toutes les questions relatives aux alignements, servitudes légales des riverains, établissement de passages à niveau, déclassement de parcelles du domaine public.

---

(1) Béquet, *Répertoire de droit administratif*, t. XXVII, p. 556

Il a comme collaborateurs des ingénieurs ordinaires on auxiliaires, des sous-ingénieurs, conducteurs et commis des Ponts et Chaussées.

L'Ingénieur en chef du Contrôle de l'Exploitation technique est chargé de la réception et de l'entretien des machines à vapeur fixes, des locomotives et des voitures, de la fixation des heures de départ et d'arrivée, du nombre et de la succession des convois de toute nature, de la composition, du mouvement des trains, du bon fonctionnement des signaux, de l'étude des appareils de sécurité, des questions intéressant les accidents de personnes et les statistiques du matériel, des plaintes de toute sorte contre les agents de la Compagnie.

L'Ingénieur en chef est assisté d'ingénieurs ordinaires, sous-ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées.

Un certain nombre de questions sont communes au Contrôle de la Voie et des Bâtiments et au Contrôle de l'Exploitation technique ; ce sont les dispositions réglementaires qui interdisent aux fonctionnaires du Contrôle d'entrer au service de la Compagnie qu'ils ont contrôlée pendant les cinq ans qui suivent le moment où ils ont cessé leurs fonctions de contrôleur.

La même disposition s'applique en sens inverse aux agents des Compagnies qui passeraient ensuite au Contrôle de la même Compagnie.

Les Ingénieurs de ces deux sortes de contrôle sont appelés à se remplacer les uns les autres, en cas d'accident, dans les conditions déterminées par des circulaires ministérielles.

Contrôle financier.

L'État étant lié aux Compagnies par des conventions, il en résulte qu'il a le droit de contrôler les comptes de garantie ou de partage des bénéfices qui sont soumis à l'approbation du ministre des Travaux publics.

L'État contrôle les dépenses de construction, ainsi que les dépenses et recettes de l'exploitation.

En ce qui concerne la construction, le contrôle est confié quelquefois aux Ingénieurs du Contrôle technique, mais en général aux Inspecteurs des Finances.

Ceux-ci doivent s'assurer plus spécialement de l'exactitude des écritures de la Compagnie et de leur sincérité.

Ils sont chargés du contrôle périodique de la comptabilité; ils procèdent, au siège de la Compagnie ou dans des bureaux détachés, à la vérification des comptes qui leur sont communiqués, à l'examen des registres et pièces de comptabilité.

Ils consignent leurs observations dans des rapports annuels, qui sont vérifiés par un inspecteur général des Finances, et transmis ensuite à la Commission de vérification des comptes.

En dehors de ces rapports annuels, les inspecteurs des Finances préparent les bases des avis que la Commission de vérification est appelée à présenter au ministre, lorsque celle-ci est consultée sur une question de règlement de comptes avec les Compagnies.

Lorsque la Commission des Comptes a formulé son avis, celui-ci est communiqué à la Compagnie.

A son tour, la Compagnie a le droit de présenter ses

remarques ou observations à la Commission de vérification des comptes.

En cas de conflit, le ministre ne prend de décision qu'après avoir pris à nouveau l'avis de la Commission des comptes, et après avoir communiqué le dossier au ministre des Finances.

Si le désaccord se poursuit, c'est le Conseil d'État, statuant au contentieux, qui tranche en dernier ressort.

En plus de ce contrôle, il existe un Comité de réseau composé des Inspecteurs des Finances, des Ingénieurs en chef du Contrôle technique et du Directeur du Contrôle commercial.

Ce Comité dépose un rapport annuel sur les résultats de la gestion de la Compagnie pendant l'exercice écoulé.

Pour seconder les ingénieurs du Contrôle et les inspecteurs des Finances, il avait été créé un certain nombre d'agents dénommés contrôleurs comptables (1).

Ces contrôleurs étaient chargés de vérifier sur place et à l'improviste la comptabilité de la Compagnie, ainsi que les inventaires du matériel. Ils ont été reversés ultérieurement dans les corps des conducteurs des Ponts et Chaussées dont ils étaient issus (2).

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs de l'Exploitation commerciale (3) exercent, sous la direction du contrôleur général de l'Exploitation commerciale, la surveillance de l'exploitation commerciale et des opérations financières de la Compagnie.

---

(1) Décret du 30 mai 1895.

(2) Loi de finances du 28 décembre 1908.

(3) Ce corps de fonctionnaires a été créé par un arrêté ministériel en date du 20 mars 1848 en remplacement des commissaires royaux institués par l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Ils sont spécialement chargés de vérifier les propositions de la Compagnie touchant l'application ou la modification des tarifs, la perception des taxes et des frais accessoires, les conventions et traités passés par la Compagnie avec les expéditeurs ou entrepreneurs de transport, de constater le mouvement de la circulation, les dépenses et les recettes de l'exploitation, etc.

Ils sont consultés sur la fixation des heures de départ et d'arrivée des convois, sur l'organisation du service des trains, et sur les règlements de service et d'exploitation de la Compagnie, toutes les fois que les dispositions de ces règlements se rapportent à des objets placés dans leurs attributions.

En ce qui concerne les horaires, le ministre en a non seulement la surveillance, mais il peut encore imposer à la Compagnie un minimum de trains sur certaines lignes ou des trains à des heures déterminées.

Le décret du 1er mars 1901 lui en reconnaît formellement le droit.

Pour les tarifs, la Compagnie est libre en ce qui concerne leur fixation, mais elle est limitée par un tarif maximum.

Les changements de tarifs doivent être homologués par le Gouvernement, et publiés par voie d'affiches un mois avant leur application.

Contrôle du travail (1).

Ce contrôle était confié autrefois au Service du Contrôle de l'Exploitation technique. Le décret du 11 mars 1902 en a fait un service indépendant.

---

(1) Il a été organisé par les textes suivants : arrêtés des 4 novembre 1899, 23 novembre 1899, 10 octobre 1901, 15 avril 1902, 20 mai 1902.

Il comprend les prescriptions relatives à la réglementation du travail et des repos des divers agents dont le service intéresse la sécurité publique ; l'application des lois et règlements relatifs à l'hygiène et à la sécurité des travailleurs sur le domaine du chemin de fer ; l'examen des projets de construction, d'extension des dortoirs et réfectoires des agents, en ce qui concerne les dispositions relatives à l'hygiène ; l'examen des règlements de caisses de retraites ; l'application des règles du repos hebdomadaire ; la vérification des tableaux de roulement, l'examen des dérogations qui peuvent y être apportées (1).

Ce service est dirigé par un Ingénieur des Ponts et Chaussées ou des Mines. Il est secondé par les Ingénieurs chargés du contrôle de l'Exploitation technique.

Chaque Ingénieur a sous ses ordres des conducteurs des Ponts et Chaussées et des agents spéciaux dénommés contrôleurs du travail.

Commissaires de surveillance administrative (2).

Nous avons omis à dessein de parler jusqu'ici des commissaires de surveillance administrative.

Ces agents coopérant simultanément à toutes les branches du Service du contrôle, nous avons préféré leur réserver un alinéa spécial.

Créés par un arrêté du Gouvernement en date du 15 novembre 1846, ils sont tenus de prêter serment devant le Tribunal de première instance avant d'entrer en fonctions.

---

(1) Béquet, *Répertoire de droit administratif*, t. XXVII, p. 558.

(2) Par décret en date du 25 février 1915, le titre de « Commissaire de surveillance administrative » a été remplacé par celui de « Commissaire de contrôle de l'État sur les chemins de fer ».

Ces commissaires attachés au contrôle du chemin de fer, et qui sont sous les ordres des ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines et des inspecteurs de l'Exploitation commerciale, sont également placés, comme officiers de police judiciaire, sans être toutefois leurs auxiliaires, sous la direction des procureurs des tribunaux (1).

Les attributions des commissaires s'étendent à une portion déterminée de la ligne du chemin de fer.

Ils doivent se trouver habituellement à la station qui leur est assignée (où un local leur est réservé), et parcourent, de la manière qui leur est indiquée, la portion de ligne qui forme la circonscription de leur service.

Ils sont chargés chacun, dans l'étendue de leur circonscription, de la surveillance journalière du service en ce qui concerne :

L'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques et particulières dans les cours dépendant des stations ;

L'admission du public dans les salles d'attente et sur les quais d'embarquement ;

La manœuvre des aiguilles, la garde et l'éclairage des passages à niveau, la présence des agents préposés à la surveillance des voies, l'éclairage des stations et de leurs abords ;

Les mesures d'ordre relatives aux machines et voitures ;

La composition, le départ, l'arrivée et le stationnement des convois, la tenue des registres de retards ;

Les mesures d'ordre relatives à l'admission des voyageurs dans les voitures ;

---

(1) Loi du 27 février 1850, art. 3 et 4.

L'exécution des signaux, etc.

Ils reçoivent les plaintes que le public peut avoir à présenter relativement à la marche des convois, à l'état du matériel, à la perception des tarifs, au service des passages à niveau.

Ils doivent recevoir, par les soins du chef de gare, copie des plaintes inscrites sur le registre déposé dans chaque gare (1). Ils procèdent alors à une enquête et rédigent leurs conclusions qui sont transmises en premier lieu à l'ingénieur; celui-ci les communique à son tour à l'Ingénieur en chef du contrôle; enfin, dans le cas où l'affaire est susceptible d'entraîner des suites administratives, la réclamation est transmise au ministre.

Quand l'instruction est achevée, la réponse est inscrite sur le registre de la gare où la plainte a été formulée, ou, à la demande du réclamant, sur le registre déposé dans la gare de son domicile (2).

Le décret du 1er mars 1901 autorise aussi bien les expéditeurs que les destinataires à inscrire cette plainte.

Bien entendu, il ne peut y avoir comme sanction qu'une sanction administrative ; si le réclamant demande des dommages-intérêts, il doit s'adresser aux tribunaux de droit commun.

En cas d'accident, les commissaires de surveillance se transportent immédiatement sur les lieux, après en avoir référé à leurs supérieurs hiérarchiques.

Lorsque l'accident a entraîné la mort ou des blessures, ils s'assurent que les autorités locales et l'autorité judiciaire ont été averties.

---

(1) Ordonnance du 15 novembre 1846, art. 12.

(2) Béquet, *Répertoire de droit administratif*, t. XXVII, p. 557.

Pour les crimes et les délits commis dans l'enceinte du chemin de fer ou dans ses dépendances, ils dressent procès-verbal contre les auteurs présumés et, en cas de flagrant délit, procèdent à leur arrestation ; il en est de même dans le cas de tentative d'acte de malveillance, lors même qu'elle n'est pas suivie d'effet.

Leur caractère d'officiers de police judiciaire confère aux commissaires le droit d'arrestation et le droit de réquisition de la force publique.

Ils n'ont ni ordres ni reproches à adresser aux agents de la Compagnie, et ne doivent pas troubler sans nécessité les agents du service actif, ni s'immiscer dans leurs fonctions.

Cela aurait le grand inconvénient de déplacer la responsabilité.

Ajoutons pour terminer qu'aux termes de l'article 55 du cahier des charges, tous les fonctionnaires du Contrôle sont transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie, qui verse en plus une contribution de 120 francs par kilomètre de chemin de fer pour couvrir les frais de ce service.

SECTION IV

Le pouvoir réglementaire de l'Administration.

Les mesures que l'Administration peut vouloir imposer aux Compagnies ne tendent pas toutes au même but. Elles correspondent à des intérêts bien différents.

Il s'agit d'abord de préserver l'existence des citoyens mise beaucoup plus fréquemment en péril par le nouveau mode de locomotion que par les anciennes entreprises de roulage ou de messageries, et il convient de remarquer qu'un simple contrôle ne suffirait point pour sauvegarder efficacement la sûreté publique, car les agents chargés d'une telle mission ne l'exercent en général que sur les actes commis déjà par le personnel des Compagnies.

Il importe, par conséquent, de soumettre à l'homologation préventive des autorités compétentes, les mesures intéressant la sécurité de tous ceux qui approchent l'industrie dangereuse : voyageurs et employés.

Il est possible que l'Administration veuille user également de ses pouvoirs, afin de garantir la bonne exécution des transports, et s'introduise dans la partie commerciale de l'exploitation, dans le but d'imposer des horaires, d'exiger certaines installations dans les gares, etc.

Les pouvoirs que possède l'Administration peuvent

donc être exercés à deux points de vue très distincts.

Tantôt celle-ci interviendra dans l'exploitation technique du concessionnaire au nom de la police, de la sûreté et de la sécurité publiques ;

Tantôt elle s'immiscera dans l'exploitation commerciale, afin d'améliorer les conditions écònomiques de transport.

La Compagnie P.-L.-M., comme les autres Compagnies de chemins de fer français, s'est toujours soumise aux ordres de l'autorité supérieure ayant pour but d'assurer la sécurité.

Par contre, elle a toujours protesté contre l'ingérence des pouvoirs publics dans l'exploitation commerciale, faisant ressortir que la Compagnie était une société privée, montée pour la grande part avec des capitaux privés et dirigée par des administrateurs responsables devant les assemblées d'actionnaires.

L'Administration ayant rédigé des cahiers des charges où certaines règles indispensables, l'homologation des tarifs par exemple, ont été insérées, il n'a tenu qu'à elle de se ménager une place dans la direction commerciale de l'entreprise.

Lorsque le Gouvernement publia l'ordonnance du 15 novembre 1846, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, les Compagnies se jugèrent lésées dans leur indépendance par plusieurs dispositions de cet acte réglementaire.

Elles protestèrent notamment contre la mission des commissaires royaux chargés de surveiller leur exploitation commerciale (art. 52), et contre le droit du ministre

de prescrire des modifications aux horaires pour les besoins du public (art. 43).

Les Compagnies ayant porté leurs réclamations devant les tribunaux, le 6 janvier 1848, la Cour de Cassation repoussa leurs prétentions, proclama l'existence du pouvoir réglementaire en toute matière, et notamment en ce qui concerne la commodité des voyageurs.

Depuis lors, la jurisprudence n'a jamais varié.

Les Compagnies firent récemment une suprême tentative.

Le Gouvernement publia en effet, le 1er mars 1901, un décret qui corrigeait l'ordonnance de 1846, en accentuant les pouvoirs du ministre. Il ne s'agissait point seulement de la police ou de la sûreté, mais encore de l'exploitation commerciale sur laquelle l'Administration était investie de nouveaux droits.

Tandis qu'aux termes de l'ordonnance de 1846 (art. 2) le pouvoir impératif du ministre était limité à l'entretien des voies existantes, ce pouvoir fut étendu par le décret du 1er mars 1901 à la création de nouvelles voies, aux installations de gares, bâtiments, non plus seulement dans l'intérêt de la sécurité publique, mais afin d'assurer la marche régulière du service dont les Compagnies étaient jusqu'alors chargées sous leur propre responsabilité.

Estimant que c'était là violer le contrat de concession établi sur les bases de l'ordonnance de 1846, les Compagnies introduisirent devant le Conseil d'État des recours pour excès de pouvoir.

Le Conseil rejeta leurs requêtes par arrêt du 6 décembre 1907 et déclara d'une part, que « les pouvoirs de réglementation exercés par l'État en matière de chemins de fer, dérivent des lois des 11 juin 1842 et 15 juillet 1845,

et non pas du contrat de concession, lequel ne saurait faire obstacle à leur exercice », et d'autre part, que « l'Administration tient des lois précitées, le pouvoir de réglementer tout ce qui touche à l'usage et à l'exploitation des chemins de fer ».

De la sorte, un nouvel empiétement du pouvoir réglementaire se trouva consacré aux dépens de la liberté industrielle des Compagnies.

A notre sens, le décret du 1er mars 1901 est illégal, d'abord parce qu'il n'appartient pas au pouvoir réglementaire normal, de réglementer l'exploitation commerciale, ensuite parce que l'adhésion des co-contractants, seule capable de donner un fondement juridique à un pareil décret, n'avait pas été obtenue.

Il faut en somme reconnaître, que le pouvoir réglementaire de l'Administration en cette matière a deux origines. Sous le rapport de la police et de la sécurité publique, l'Administration possède des attributions imprescriptibles qui lui sont propres.

Sous le rapport des intérêts économiques, elle ne jouit d'aucun droit, et, par suite, ses pouvoirs ne peuvent résulter que d'une entente avec les intéressés, c'est-à-dire, en l'espèce, du cahier des charges.

SECTION V

La grève de 1910 et la militarisation des chemins de fer.

Les chemins de fer sont à notre époque absolument indispensables à la vie d'une nation civilisée, à un tel point, qu'il nous paraît presque impossible de concevoir un État moderne sans un réseau complet de voies ferrées, et sans un service régulier de trains.

A plus forte raison, ce service existant, nous éprouvons une difficulté plus grande encore à nous représenter un arrêt brusque et général dans la marche ordinaire des convois. Toute la vie de la nation serait arrêtée, soit par le manque de matières premières nécessaires à l'industrie ou à la vie quotidienne des habitants, soit par le non-écoulement des objets commerciaux de toute sorte, soit enfin par la privation des relations entre les diverses régions du pays.

Cependant ce n'est pas au point de vue économique qu'on s'est placé de préférence pour demander l'interdiction de la grève aux cheminots, mais plutôt au point de vue de la défense nationale.

A notre époque en effet, et les événements actuels nous en ont fourni une preuve nouvelle, grâce aux armes

puissantes dont disposent les belligérants, la victoire revient souvent à celui des deux qui a pu mettre sur le champ de bataille, et dans le plus bref délai possible, le plus grand nombre d'hommes, de matériel et de munitions.

Dans cet ordre d'idées, la France s'est constituée tout un réseau de lignes stratégiques destinées à transporter vers la frontière, en cas de mobilisation, les divers corps de troupes disséminés sur tout son territoire.

Ces convois devant être en principe formés et conduits par les agents actuellement au service des Compagnies, on peut se demander, non sans inquiétude, ce qu'il adviendrait de tout ce plan de mobilisation si un ennemi peu scrupuleux profitait précisément, de ce que les cheminots viennent de proclamer la grève, pour nous déclarer la guerre.

Une grève de cheminots présente donc pour la nation des dangers très graves, et cependant aucun texte législatif n'est encore venu interdire d'une façon formelle le droit de grève aux agents de chemins de fer.

La grève de 1910 n'a pour ainsi dire pas atteint la Compagnie P.-L.-M., quelques centaines de ses agents seulement ayant obéi au mot d'ordre du Syndicat national.

La légalité des mesures prises par le Gouvernement pour enrayer le mouvement gréviste ayant été vivement discutée, nous allons les examiner.

Les lois des 28 décembre 1888 et 3 juillet 1877, en vertu desquelles ces mesures ont été prises, prévoient une triple situation :

La militarisation des chemins de fer en temps de guerre ;

La situation des chemins de fer en cas de mobilisation ;

La militarisation des chemins de fer en temps de paix.

En temps de guerre, le ministre de la Guerre dispose des chemins de fer dans toute l'étendue du territoire national qui n'est pas occupée par les armées d'opération. Dans cette dernière partie du territoire, ce sont les commandants en chef des armées qui ont ce droit.

Le ministre de la Guerre et les commandants en chef des armées ont sous leurs ordres un personnel spécial; ce sont les sections des chemins de fer de campagne, formées par une partie du personnel des chemins de fer.

Les sections des chemins de fer de campagne peuvent être appelées en temps de paix en vue d'exercices. D'après la loi du 28 décembre 1888, la durée des appels ne peut dépasser vingt et un jours.

En cas de mobilisation générale, la réquisition s'applique à tout le personnel quel qu'il soit, avec cette restriction qu'elle a pour but exclusif de servir aux transports militaires : troupes ou matériel de guerre.

Ces dispositions ne sont donc pas utilisables pour assurer la continuité du service dans les chemins de fer.

En temps de paix, les agents et employés sont soumis à des obligations militaires, mais ils sont dispensés des périodes d'appel des réservistes et territoriaux.

Le décret du 16 juillet 1910, créant des subdivisions complémentaires territoriales, est venu assimiler les hommes qui en font partie à ceux des sections techniques proprement dites.

Le rôle de ces subdivisions complémentaires des services techniques, sera de fournir le personnel et les cadres nécessaires pour renforcer les sections techniques qui sont déjà formées. Elles peuvent être appelées en temps de paix, comme les sections techniques, pour une période d'exercices,

et les appels doivent s'effectuer, non pas, comme les appels de réservistes ordinaires, par classe, mais par subdivision de réseau.

La première application de ces dispositions a été faite au mois d'octobre 1910, lors de la grève.

Des arrêtés ministériels, qui s'échelonnent du 11 au 14 octobre, portant ordre d'appel pour une période de vingt et un jours, ont été pris.

Ils décidaient en même temps que tous les agents ainsi convoqués devaient continuer à assurer leur service normal; 41.298 agents furent convoqués sur le P.-L.-M.

Ces ordres d'appels généraux, furent accompagnés d'ordres de route individuels.

En outre, un certain nombre de circulaires indiquaient à quoi les agents s'exposaient, s'ils n'obéissaient pas à l'ordre d'appel.

Les peines qu'ils encouraient étaient des peines d'insoumission et des peines disciplinaires, et cela à partir du quatrième jour.

On a attaqué la légalité de ces ordres d'appel en se plaçant sur le terrain du détournement de pouvoir (1). On a dit que le Gouvernement avait commis un détournement de pouvoir parce qu'il avait pris un ordre d'appel de vingt et un jours, alors que la défense nationale n'était pas en jeu.

Cet argument n'est pas sérieux. Il n'est pas du tout nécessaire que la défense nationale soit en jeu pour que des ordres d'appel puissent être lancés, puisque la loi de 1888 prévoit que des ordres d'appel peuvent être adressés toute l'année aux sections, par suite aux sub-

(1) Voir les discussions à la Chambre du 26 au 31 octobre, 9 et 10 novembre 1910.

divisions de section des chemins de fer de campagne.

D'ailleurs, on peut soutenir que la défense nationale est éventuellement en jeu, dès qu'il y a grève de chemins de fer.

Quelque avantage que présente ce procédé pour mettre fin à une grève, celui-ci ne saurait avoir qu'une efficacité restreinte, puisque les appels de ce genre ne peuvent avoir lieu qu'une fois par an et ne peuvent dépasser vingt et un jours au maximum.

Il serait préférable, à notre avis, qu'un texte de loi vînt nettement définir les droits et les devoirs des fonctionnaires publics et assimilés.

CHAPITRE II

LES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DE LA COMPAGNIE

Le réseau des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est administré par un Conseil d'administration, dont les membres, au nombre de vingt-cinq, sont élus par l'Assemblée générale des actionnaires.

SECTION I

L'Assemblée générale des actionnaires.

L'Assemblée générale des actionnaires se réunit chaque année avant le 1er mai.

Tout titulaire ou porteur de quarante actions, est de droit membre de l'Assemblée générale, mais nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

L'Assemblée générale est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de quarante au moins, et réunissent dans leurs mains le vingtième des actions émises.

Dans le cas où, sur une première convocation, les action-

naires présents ne rempliraient pas les conditions ci-dessus imposées pour constituer l'Assemblée générale, il est procédé à une seconde convocation au moins à vingt jours d'intervalle.

Les délibérations prises par l'Assemblée générale dans cette seconde réunion, sont valables quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées ; mais elles ne peuvent porter que sur les objets mis à l'ordre du jour de la première réunion, et indiqués dans les avis de convocation.

Les attributions de l'Assemblée générale sont des plus importantes.

Elles consistent notamment dans l'approbation des comptes et la fixation des dividendes, dans les autorisations d'emprunts, et, d'une façon générale, dans la discussion et le vote de toutes les questions intéressant essentiellement la Compagnie.

Les délibérations relatives aux emprunts, aux demandes d'embranchements ou de prolongements, ainsi que celles qui auraient pour objet des traités d'acquisitions, apports, réunions, fusions ou alliances avec d'autres Compagnies, la modification des statuts, et notamment l'augmentation du fonds social et la prorogation ou la dissolution de la Société, ne peuvent être prises que dans une Assemblée générale, réunissant au moins le cinquième des actions émises (1).

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions énumérées

---

(1) Les décisions prises doivent être approuvées par le Gouvernement.

ci-dessus, il est procédé à une seconde convocation au moins à trente jours d'intervalle.

Les délibérations de l'Assemblée générale réunie en vertu de cette deuxième convocation sont valables, pourvu que les actionnaires, au nombre de cinquante, représentent au moins le dixième des actions émises.

L'Assemblée générale est présidée par le président du Conseil d'administration, et en cas d'empêchement, par le membre que le Conseil d'administration aura désigné à cet effet.

Les deux plus forts actionnaires présents à l'ouverture de la séance remplissent les fonctions de scrutateurs, et sur leur refus, les deux plus forts actionnaires après eux, jusqu'à acceptation.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents ou représentés.

La majorité doit être des deux tiers dans les cas où les délibérations portent sur les décisions qui devront être approuvées par le Gouvernement.

Quarante actions donnent droit à une voix, sans que le même actionnaire puisse avoir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

Le scrutin public a lieu lorsqu'il est réclamé par dix membres au moins.

Il ne faudrait pas s'exagérer le pouvoir de l'Assemblée générale. Prise en particulier, l'Assemblée est bien le pouvoir délibérant, et le premier dans l'ordre hiérarchique, le pouvoir souverain ; en réalité, son pouvoir est éphémère et sans cohésion.

Réunis pour quelques instants, des actionnaires, incon-

nus les uns des autres, venus des quatre coins de la France, parfois même de l'étranger, reçoivent communication des projets élaborés par le Conseil d'administration et leur donnent l'approbation requise par mains levées.

Souvent même, par l'abstention des porteurs de titres, elle se réduit au *quorum* exigé par les statuts.

« Le relevé des signatures, dit le procès-verbal de l'Assemblée générale ordinaire de 1914, a permis de constater la présence, au moment du vote des résolutions, de 619 actionnaires, représentant 119.425 actions, c'est-à-dire un peu plus du huitième seulement du capital social. »

En réalité, la Compagnie P.-L.-M., comme d'ailleurs toutes les grandes Compagnies, prend vie et agit par son Conseil d'administration et son Directeur.

Il n'y a pas lieu de le regretter.

Le Conseil d'administration, formé de personnes d'une compétence et d'une honorabilité parfaites, animé d'un grand esprit de suite, est beaucoup plus apte que l'Assemblée générale à guider la Compagnie vers la prospérité.

SECTION II

Le personnel administratif. — Le Conseil d'administration.

La Compagnie P.-L.-M. est administrée par un Conseil composé de vingt-cinq membres.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les administrateurs sont nommés par l'Assemblée générale ; leurs fonctions durent cinq années ; ils peuvent être réélus, et leur remplacement s'opère par cinquième dans l'ordre fixé primitivement par un tirage au sort.

Le Conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la Compagnie l'exige, et au moins deux fois par mois. Il désigne chaque année son président et deux vice-présidents.

Les décisions sont prises à la majorité des membres présents ; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La présence de cinq membres est nécessaire pour la validité des délibérations.

Nul ne peut voter par procuration.

Si, par suite de vacance survenue dans l'intervalle de deux Assemblées, le nombre des administrateurs descend

au-dessous de dix-huit, il est pourvu provisoirement au remplacement par le Conseil d'administration jusqu'à concurrence de ce nombre.

Les attributions du Conseil d'administration sont multiples : c'est lui l'âme de la Compagnie, l'esprit qui la guide dans tous ses actes de la vie civile.

Il passe les marchés de toute nature, autorise les achats de terrains et immeubles nécessaires pour l'exploitation ou l'administration du chemin de fer.

Il règle les approvisionnements et les achats de matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation, fixe les dépenses générales de l'administration, autorise les achats ou ventes d'objets mobiliers, la vente des terrains et bâtiments inutiles, la recette des prix de vente.

C'est lui qui ordonne toute main levée d'oppositions ou d'inscriptions hypothécaires, ainsi que tout désistement de privilèges avec ou sans paiement.

Il exerce toutes actions judiciaires et autorise tous compromis ou transactions.

Il détermine le placement des fonds disponibles et règle l'emploi de la réserve, arrête les règlements relatifs à l'organisation des services et à l'exploitation, sous les conditions déterminées par le cahier des charges.

Il adresse au Gouvernement toute demande de prolongement ou d'embranchement et de concession de toute nature, sauf autorisation préalable, ou ratification de ces demandes par l'Assemblée générale.

Il nomme ou révoque tous employés ou agents commissionnés, détermine leurs attributions et fixe leurs traitements, transige et compromet sur tous les intérêts de la Compagnie, pourvoit à la négociation des emprunts

votés par l'Assemblée générale en règle le mode et les conditions.

Il présente chaque année à l'Assemblée générale le compte de sa gestion.

La rémunération des membres du Conseil d'administration consiste en jetons de présence dont le chiffre est voté par les Assemblées générales.

Le crédit affecté à cet effet, limité à 185.000 francs depuis 1869, a été augmenté le 28 avril 1898 :

1° D'une somme de 60.000 francs, pour la délégation permanente composée du président, des vice-présidents et de quatre administrateurs qui, sous le nom de Bureau, est chargée d'examiner à l'avance toutes les propositions émanant de la Direction ;

2° D'une autre somme de 50.000 francs au maximum, afin de rétribuer équitablement les délégations au Service des Titres, dont le nombre nécessite la présence quotidienne de deux administrateurs.

A plusieurs reprises, notamment en 1835 et en 1883, les Conseils d'administration furent menacés de l'intervention du Gouvernement dans le choix de leurs membres.

Toutes les propositions ayant pour objet d'attribuer à l'État une représentation dans les Conseils d'administration échouèrent.

Ajoutons, pour terminer, que le Directeur de la Compagnie est nommé par le Conseil d'administration. Il doit être propriétaire de cent actions, inaliénables pendant la durée de ses fonctions, et constituant la garantie de sa gestion.

Le Directeur réunit en sa personne la double qualité d'organe d'impulsion et d'agent d'exécution. Il est en

effet chargé de diriger tous les Services de la Compagnie et d'exécuter toutes les décisions prises par le Conseil d'administration.

Il est assisté d'un ou plusieurs Sous-Directeurs.

Au-dessous viennent immédiatement les Ingénieurs en chef des trois grands Services : Exploitation, Matériel et Traction, Voie et Bâtiments, ainsi que les chefs des Services annexes rattachés à la Direction, et l'Ingénieur en chef du Service de la Construction.

SECTION III

Les agents d'exécution.

§ 1. — Recrutement, discipline. Prescriptions auxquelles les agents doivent se conformer.

Recrutement. — Le personnel supérieur de la Compagnie P.-L.-M. est le plus souvent emprunté à l'École polytechnique, et principalement au corps des Ponts et Chaussées et des Mines.

Pour les emplois subalternes, la Compagnie exige des candidats certaines conditions de capacité, de santé, d'âge, ainsi qu'une honorabilité parfaite.

Le personnel comprend :

Des agents classés ;

Des agents embrigadés ;

Des stagiaires qui accomplissent la période d'essai exigée pour l'admission, soit comme agents classés, soit comme agents embrigadés ;

Des femmes gardes-barrières et gardes-cloches.

La Compagnie emploie en outre des auxiliaires et des journaliers à titre temporaire, ou pour un service ne comportant qu'une fraction de la durée normale d'une journée de travail.

Les agents classés sont nommés par le Conseil d'administration.

Les agents embrigadés et les stagiaires sont nommés par les chefs de service ou leurs délégués.

Les stagiaires sont recrutés parmi les candidats âgés de dix-huit ans au moins et de trente ans au plus.

Toutefois la limite inférieure peut être abaissée à quatorze ans pour les fils d'agents ou d'anciens agents ; et la limite supérieure peut être portée à trente-quatre ans pour le personnel ouvrier embrigadé du Matériel et de la Traction et pour les surveillants des Services de la Construction et de la Voie.

Les femmes employées à titre permanent dans les bureaux, gares, stations et haltes sont nommées par les chefs de service.

Sauf exceptions autorisées par le Directeur, elles sont recrutées, en règle générale, parmi les filles, femmes ou veuves d'agents ou d'anciens agents, âgées de seize ans au moins et de trente ans au plus.

Les femmes gardes-barrières ou gardes-cloches sont nommées par l'Ingénieur en chef du Service de la Voie ; elles sont recrutées parmi les femmes ou parentes d'agents.

Elles peuvent être chargées d'assurer le service d'une station ou d'une halte.

Les auxiliaires ne peuvent être occupés que pendant la durée des travaux pour lesquels ils ont été recrutés. Sauf exceptions autorisées, ils ne peuvent être occupés d'une façon ininterrompue pendant plus d'un an.

Ils doivent être âgés d'au moins seize ans et sont recrutés après autorisation du chef de service par les chefs régionaux.

Les journaliers ne peuvent être occupés qu'à titre essentiellement temporaire, et sont embauchés par les chefs locaux.

A noter que les auxiliaires et les journaliers ne faisant pas partie des cadres, ne bénéficient pas des avantages attribués aux autres agents.

La Compagnie réserve de préférence ses emplois aux fils d'agents.

Les candidats de cette catégorie, témoins du service pendant leur enfance, c'est-à-dire à l'âge où l'intelligence a le plus de souplesse et où les leçons se gravent le plus profondément, sont en général d'excellents agents.

La Compagnie est complètement maîtresse de son recrutement.

Ce droit de la Compagnie n'a jamais, en fait, été contesté.

Il y a cependant quelques années, plus exactement le 7 novembre 1911, M. Augagneur, ministre des Travaux publics, déposait sur le bureau de la Chambre des députés un projet de loi retirant aux Compagnies le droit qui leur appartenait de choisir le personnel chargé de l'exécution du service public dont elles ont la responsabilité, de régler les salaires de ce personnel, ses conditions d'avancement et d'en assurer la discipline.

D'après ce projet, la nomination des Directeurs et des principaux chefs de service, devait être soumise à la ratification du ministre des Travaux publics. Celui-ci aurait pu, s'il n'avait pas cru devoir ratifier les propositions des Compagnies, procéder d'office à cette nomination dans les trois mois suivant la vacance.

Les nominations n'auraient été faites que pour six années, à l'expiration desquelles les fonctionnaires n'auraient été

maintenus à leur poste que moyennant une nouvelle investiture ministérielle.

Le Président du Conseil d'administration de la Compagnie P.-L.-M., se joignant à ses collègues de l'Est, du Nord, du Midi et de l'Orléans, fit valoir, dans une lettre adressée au ministre, le 10 novembre 1911, les raisons décisives qui condamnent le régime qu'entraînerait l'adoption du projet gouvernemental.

Ce projet n'était pas seulement néfaste, il était illégal.

Les statuts des Compagnies conférant aux administrateurs le droit de choisir leur personnel, ont été homologués par des décrets ou des ordonnances ayant force de loi.

Ce droit fait partie d'un ensemble de contrats qui les lient à l'État, et qui lient l'État aux Compagnies. La volonté de l'un des contractants est impuissante à défaire ce que l'accord des deux a scellé.

Devant les protestations qui s'élevaient de toutes parts, notamment du sein des Chambres de Commerce, M. Augagneur n'insista pas et retira son projet.

Discipline. — Il est nécessaire, à la Compagnie P.-L.-M., de suivre une filière rigoureuse. Les candidats sont répartis suivant leurs aptitudes et leur instruction : les terrassiers font des élèves poseurs de la Voie ; les ouvriers en métaux sont envoyés dans les ateliers du Matériel et Traction ; ceux dont les antécédents n'entraînent pas de connaissances spéciales sont admis dans le Service de l'Exploitation, soit comme élèves hommes d'équipe, soit, s'ils possèdent une certaine instruction, comme élèves facteurs, employés enregistrants.

C'est tout ce qu'on offre, même aux bacheliers ; il faut

commencer par les échelons les plus bas pour arriver à une connaissance complète et approfondie du service, nécessaire même dans les plus hauts grades.

Tout le personnel du P.-L.-M. est assujetti à une discipline sévère.

Le principe de responsabilité effective existe dans toute sa plénitude.

Chaque agent est responsable de ce qu'il fait et de ce qu'il est chargé de faire, si les moyens qui lui sont fournis sont suffisants.

A la base, nous trouvons les agents qui exécutent directement un travail déterminé, les hommes d'équipe, les poseurs de la voie, les ouvriers qui n'ont pas d'hommes à commander et dont la responsabilité simple et nette résulte de l'accomplissement ou du non-accomplissement de leur travail.

Dès qu'un agent a autorité sur d'autres, tel le brigadier sur ses poseurs, le chef d'équipe sur ses hommes d'équipes, le chef de train sur ses gardes-freins, le mécanicien sur son chauffeur, à sa responsabilité en ce qui concerne son propre service s'ajoute celle du service de ses subordonnés ; mais cette dernière n'est pas identique à la première ; ce n'est plus la responsabilité directe, c'est la responsabilité indirecte.

Si l'on a donné, à celui qui commande, des subordonnés incapables, il n'est pas directement responsable de cette incapacité ; il n'est responsable que s'il n'obtient pas d'eux tout ce qu'il est possible d'en obtenir et dans cette mesure seulement.

Il en est de même du chef de gare dont les installations ou le personnel sont insuffisants pour faire face au trafic,

du mécanicien dont la machine est en mauvais état ou est impuissante.

Dans le Service de la Voie, l'Ingénieur d'arrondissement sera responsable de l'état de ses voies si on ne lui a jamais refusé les matériaux ou le personnel qu'il a demandés ; il sera responsable, s'il ne s'oppose pas à des vitesses que ne comportent pas ces voies, à moins d'être couvert par un ordre de son chef ; il restera responsable vis-à-vis de ce chef, s'il ne le renseigne pas exactement, de même que ses subordonnés sont responsables vis-à-vis de lui dans le même cas.

Cette responsabilité est sanctionnée par des peines disciplinaires.

Les peines disciplinaires que peuvent encourir les agents sont : l'avertissement, la réprimande, le blâme, le déplacement par mesure disciplinaire, le déclassement ou passage d'une classe ou d'un emploi dans une classe ou un emploi inférieur, avec réduction des appointements ; enfin le renvoi.

Ces différentes peines sont prononcées, suivant leur importance, par le Conseil d'administration, le Directeur de la Compagnie, les chefs de service ou autres supérieurs hiérarchiques de l'agent. Tout agent peut être suspendu de ses fonctions en cas de faute grave, par le chef de service ou par ses délégués, mais un employé n'est révocable que par l'autorité qui l'a nommé.

Le décret du 27 mars 1852 permet à l'État de requérir la révocation de tel ou tel agent du service actif, la Compagnie entendue.

Prescriptions auxquelles les agents doivent se conformer. — Les prescriptions principales auxquelles les agents du

P.-L.-M. ont à se conformer sont portées à leur connaissance, suivant leur nature et leur importance, sous l'une des formes suivantes :

Règlements, ordres généraux, ordres de service, instructions et circulaires, avis-circulaires.

Les règlements comprennent les mesures prescrites en exécution des lois, ordonnances, décrets ou décisions ministérielles, concernant les chemins de fer. Ils sont préparés par les chefs de service compétents, et approuvés par le Directeur de la Compagnie. Ils ne sont applicables qu'en tant qu'ils ont été homologués par le ministre des Travaux publics.

Les ordres généraux comprennent les prescriptions de toute nature destinées à réglementer le service intérieur de la Compagnie. Ils sont préparés sur les propositions des services compétents et signés par le Directeur.

Certaines mesures, ayant un caractère spécial ou d'une durée temporaire, sont portées à la connaissance du personnel sous forme d'ordres de service, telles que nominations des agents et employés supérieurs, facilités de circulation accordées aux agents sur les réseaux des autres Compagnies, instructions pour le Service des titres dans les gares, observations et prescriptions spéciales aux changements de services des trains, modifications à la marche des trains, marche des wagons d'approvisionnement, mise en marche de trains de ballast, ouverture pendant la nuit de passages à niveau, etc.

Les ordres de service relatifs, soit aux nominations des agents et employés supérieurs, soit à des mesures intéressant les services rattachés directement à la Direction ou applicables dans tous les services, émanent de la Direction.

Dans les autres cas, ils sont signés par les chefs des Services de l'Exploitation, du Matériel et Traction ou de la Voie, chacun en ce qui concerne ses attributions.

En dehors des prescriptions, des règlements, ordres généraux ou ordres de service, chaque chef de service adresse à ses agents, sous le titre d'instructions ou de circulaires, des instructions spéciales pour assurer la marche régulière et le bon fonctionnement de son service. Ces instructions et circulaires sont permanentes ou temporaires ; elles peuvent interpréter les dispositions des règlements, ordres généraux et ordres de service du Directeur, mais nullement les modifier.

Les mesures temporaires ou accidentelles que les Inspecteurs principaux ou les Ingénieurs de traction ont à porter à la connaissance d'un certain nombre de gares ou de dépôts donnent lieu à des avis-circulaires : telles sont les prescriptions pour la composition des trains de voyageurs aux changements de service, l'expédition ou la traction de trains spéciaux, les interruptions temporaires de service, et les mesures qui doivent en être la conséquence, les mesures temporaires de sécurité. Ces communications doivent être rigoureusement renfermées dans les limites des nécessités locales, temporaires ou accidentelles du service.

Les trois services de l'Exploitation, du Matériel et Traction et de la Voie, doivent se communiquer leurs instructions, circulaires, ordres de service imprimés.

§ 2. — Traitements et avantages spéciaux.

Malgré le travail incessant exigé des employés, le nombre des candidats aux places offertes va toujours croissant.

La cause en est évidemment dans l'obstruction grandissante des carrières, mais elle réside aussi dans les avantages spéciaux dont jouissent les agents et qui constituent un important supplément à leurs salaires.

C'est d'abord la participation de la Compagnie aux Caisses de retraites, sur lesquelles nous reviendrons bientôt.

Ce sont ensuite les subventions accordées aux Sociétés de secours et de prévoyance, les gratifications données aux anciens ouvriers et aux agents victimes d'accidents, les soldes ou demi-soldes maintenues aux employés malades ou appelés à l'armée et les allocations spéciales à ceux qui ont la charge d'une famille nombreuse.

Une somme de 2.206.100 francs a été consacrée à cet objet pendant l'année 1914.

Ces allocations n'étaient attribuées au début qu'aux agents ayant la charge de trois personnes.

Depuis 1912, la Compagnie a étendu le bénéfice de ces allocations aux employés ayant deux personnes seulement à leur charge.

En outre de ces suppléments de salaire, les agents de la Compagnie P.-L.-M. jouissent de certains avantages qui diminuent dans une notable mesure les frais de leur existence quotidienne.

A tous ceux dont le traitement ne dépasse pas 3.600 fr., elle donne des soins médicaux gratuits, elle leur fournit les médicaments, les fait soigner, s'il y a lieu, dans les hospices, les envoie aux eaux thermales ou dans les sanatoria de Bligny, Hauteville, Le Mont des Oiseaux, San Salvadour.

A ceux que leur service appelle à résider dans des loca-

lités dépourvues de ressources, ou malsaines, ainsi que dans celles où la vie est particulièrement chère, elle alloue des indemnités de résidence.

Elle verse soit des secours, soit des allocations viagères :

1° A ceux que des infirmités précoces ou des blessures reçues en service, obligent à quitter leurs fonctions avant d'avoir acquis des droits à la retraite ;

2° A leurs veuves, et à leurs enfants qu'elle place à ses frais dans quinze orphelinats où deux cent onze enfants ont été hospitalisés au cours de l'année 1914. En outre, par l'allocation de la subvention promise lors de la fusion des orphelinats « Fraternel » et des « Chemins de fer français », la Compagnie contribue à l'assistance de huit cent soixante-dix enfants.

Elle prend à sa charge un cinquième du prix de l'habillement qu'elle procure aux employés astreints à porter l'uniforme.

Elle accorde, à titre gracieux, un mois et demi de traitement aux agents admis à faire valoir leurs droits à la retraite, pour leur permettre d'attendre plus facilement le premier terme semestriel de leur pension.

La Compagnie s'est également préoccupée de l'éducation des enfants de ses agents. Les écoles de garçons comptent 162 élèves, dont 57 à Villeneuve-Saint-Georges et 105 à Laroche.

Les ouvroirs de Villeneuve-Saint-Georges et Laroche sont fréquentés assidûment par les jeunes filles auxquelles on enseigne la couture et les travaux du ménage.

En vue de donner aux plus modestes de ses agents des facilités pour l'éducation de leurs enfants, 150 bourses

et demi-bourses d'études dans les Écoles professionnelles ont été instituées par la Compagnie.

D'autre part, 24 bourses d'externat ont été fondées par elle dans des Écoles commerciales à Paris.

La Compagnie consent à ceux de ses agents qui en font la demande motivée, et après examen préalable de leur situation, des avances sans intérêts, remboursables par retenues mensuelles sur les appointements.

Elle distribue des gratifications et des primes, soit pour tenir compte de travaux spéciaux, soit pour récompenser ceux de ses agents qui ont de l'influence sur la bonne marche du service, et dont les efforts ont le plus efficacement contribué à en assurer la régularité et l'économie.

La Compagnie a créé des habitations ouvrières, offrant à des prix modérés des logements commodes et salubres.

Elle possède actuellement :

55	maisons	à Laroche.....	formant	216	logements.
9	—	à Agay.....	—	53	—
2	—	aux Fourneaux	—	38	—
9	—	au Fayet.....	—	36	—
4	—	à Veynes.....	—	36	—
1	—	à Valdonne	—	25	—
4	—	à Miramas.....	—	22	—
3	—	à Montchanin.....	—	14	—
3	—	à Chamonix	—	12	—
2	—	à Mirabeau.....	—	12	—
4	—	à Villeneuve-Triage .	—	8	—
1	—	aux Laumes.....	—	8	—
3	—	à Albespeyre.....	—	6	—
1	—	à Longeray.....	—	4	—

La Compagnie a créé des réfectoires à bon marché à Villeneuve, Bercy et Paris ; trois ateliers d'apprentis à

Laroche, Arles et Oullins ; une salle de convalescence à Villeneuve où les malades et les blessés, quand ils sortent de l'hôpital, reçoivent, avec les soins encore nécessaires, une nourriture réconfortante qui accélère leur guérison en bon air.

D'après le rapport du Conseil d'administration, pour l'année 1914 (1), les dépenses d'assistance et de prévoyance faites en faveur des agents de la Compagnie P.-L.-M. sont évaluées à 32.503.300 francs.

Ces dépenses se décomposent de la manière suivante :

Dotation et gestion des caisses de retraite	22.331.400	francs.
Allocations spéciales de mise à la retraite	1.944.200	—
Pensions viagères et secours	1.024.800	—
Écoles, bourses, orphelinats, réfectoires, ouvroirs, etc	442.500	—
Salaires et demi-salaires de maladie	2.358.900	—
Soins médicaux et fourniture de médicaments	875.600	—
Allocation aux familles nombreuses	2.206.100	—
Allocation aux sociétés coopératives	130.200	—
Boissons chaudes distribuées aux agents	77.500	—
Intérêts des capitaux affectés aux prêts consentis aux agents	11.500	—
Allocations aux agents mobilisés et à leurs familles	1.100.600	—
Total	32.503.300	francs.

Malgré ces immenses avantages, les agents de la Compagnie touchent des salaires et traitements sensiblement

(1) Cf. Rapport à l'Assemblée générale des actionnaires, le 30 avril 1915, p. 58 et suivantes.

égaux à ceux accordés par les autres industries, corps de métiers, ou administrations.

L'état-major de la Compagnie, qui comprend le Conseil d'administration, les Directeur et Sous-Directeurs, le secrétaire de la Société et celui de la Direction, les chefs de service, touche des traitements assez élevés, traitements équitables.

Le Directeur doit en effet fournir un travail considérable, déployer une activité constante.

Ses auxiliaires, les chefs de service supportent dans leurs fonctions respectives une partie de la responsabilité directoriale ; ils touchent des traitements variant entre 25 et 30.000 francs.

Dans leur sphère plus modeste, les autres agents supérieurs émargent au budget de la Compagnie pour un chiffre moyen qui oscille autour de 15.000 francs.

Près de l'état-major de la Compagnie, nous trouvons les bureaux de l'Administration centrale et des services centraux de l'Exploitation, de la Traction et de la Voie. Les chefs de bureaux peuvent arriver à un traitement de 8.000 francs, les sous-chefs à 6.000 francs. Les comptables, rédacteurs, dessinateurs touchent une solde moyenne de 3.500 francs.

Enfin gardiens de bureau, concierges, sous-brigadiers et brigadiers, huissiers reçoivent un salaire qui varie de 1.500 à 2.000 francs.

A cette première partie de l'armée du P.-L.-M. succèdent les agents du service régional de l'Exploitation : concierges, hommes d'équipes et lampistes, dont les fonctions modestes sont rétribuées par des traitements allant de 1.200 à 1.400 francs ; sous-chefs d'équipe et aiguilleurs, aux appoin-

tements moyens de 1.500 francs ; chefs d'équipe et chefs lampistes, dont le salaire maximum est d'environ 2.000 fr.

Les facteurs, commis d'ordre qui possèdent une certaine instruction, et accomplissent principalement un travail de bureau, peuvent s'élever successivement aux grades de facteurs-chefs, commis principaux, avec appointements moyens de 2.000 francs, de chefs de bureau de grande et petite vitesse et de sous-chefs de gare dont les traitements maxima avoisinent le chiffre de 3.000 francs ; enfin aux fonctions de chefs de gare et d'inspecteurs.

Les chefs de station ou de gare se répartissent, suivant l'importance de ces dernières, en chefs de halte, de station, de gare secondaire ou principale avec traitements moyens de 1.500 pour les premiers, 2.000 pour les seconds, 3.000 pour les troisièmes, et 5.000 pour les derniers.

Les chefs de train, contrôleurs et chefs principaux touchent des appointements moyens de 1.800, 2.000 et 2.700 fr.

Tous ces éléments du service actif de l'Exploitation sont commandés par des inspecteurs, qui émargent au budget de la Compagnie pour une somme moyenne de 7.000 francs.

Si nous pénétrons dans le Service du Matériel et Traction, nous trouvons plusieurs groupes : celui des bureaux, comprenant des commis, des expéditionnaires, des rédacteurs et des comptables, aux appointements moyens de 3.000 francs, des dessinateurs recevant de 1.800 à 4.000 francs par an ; le groupe des agents préposés à l'entretien du matériel, composé de chefs d'équipe et de visiteurs, avec des soldes de 1.800 et 1.400 francs ; d'aides-contremaîtres, de contremaîtres et de chefs d'atelier, aux traitements moyens de 2.100, 3.000 et 5.000 francs ; enfin le groupe de la Traction comprenant : chauffeurs, mécaniciens, chefs de réserve,

sous-chefs et chefs de dépôts, aux appointements respectifs de 1.800, 3.000, 4.000, 5.000 et 7.000 francs.

Le dernier bataillon de cette nombreuse armée, celui des agents de la Voie et des Bâtiments, se compose de deux compagnies : celle des employés de bureaux, commis expéditionnaires, comptables, rédacteurs, dessinateurs, chefs de bureau, Ingénieurs, Ingénieurs adjoints, dont les traitements sont à peu près les mêmes que ceux de leurs collègues des autres services ; et la compagnie du service actif comprenant des poseurs, aux appointements moyens de 1.400 francs par an, des brigadiers et chefs poseurs recevant en moyenne 1.600 francs et 2.400 francs, des conducteurs de la Voie à la solde de 3.600 francs, enfin des inspecteurs de la Voie dont les traitements s'élèvent en moyenne à 7.000 francs.

Les agents du télégraphe et des signaux électriques : surveillants et ouvriers ajusteurs, contrôleurs, sous-inspecteurs et inspecteurs, touchent un traitement moyen de 2.400, 3.600 et 6.000 francs.

Congés et déplacements. — Les agents classés et embrigadés, qui n'ont pas la libre disposition de leurs dimanches, ont droit chaque année à douze jours de congé à solde entière. En outre, il peut leur être accordé, à titre exceptionnel, et pour des raisons motivées, six jours à solde entière ou douze jours à demi-solde.

Pour les agents classés et embrigadés qui ont la libre disposition de leurs dimanches, les congés annuels sont limités à huit jours à solde entière ou seize jours à demi-solde.

Des indemnités de déménagement sont accordées aux

agents déplacés de leur résidence, sauf le cas où le déplacement est imposé comme punition ou lorsqu'il a lieu sur la demande de l'agent.

Les agents qui ont à se déplacer pour le service ont droit au remboursement des dépenses supplémentaires que leur occasionnent ces déplacements.

Pendant la durée des absences motivées par les périodes d'instruction militaire de la réserve ou de la territoriale (agents ayant fait leur service au 5e génie), la solde entière est allouée aux agents classés ou embrigadés qui sont mariés, veufs soutiens de famille, ou célibataires soutiens de famille ; la demi-solde est allouée aux agents classés ou embrigadés qui ne remplissent pas ces conditions.

Accidents. — Soldes de maladie. — La loi du 9 avril 1898 porte, dans son article premier, que les accidents survenus par le fait du travail ou à l'occasion du travail aux ouvriers et employés occupés dans les entreprises de transport par terre ou par eau... donnent droit au profit de la victime ou de ses représentants, à une indemnité à la charge du chef d'entreprise, à la condition que l'interruption de travail ait duré plus de quatre jours.

La Compagnie P.-L.-M., plus libérale que le législateur, accorde la solde entière à tous ses agents classés et embrigadés blessés en service.

Elle accorde de plus la demi-solde, avec les soins médicaux et pharmaceutiques, à tout agent malade. Si cet agent malade possède trois enfants, la solde entière lui est allouée.

Les auxiliaires et les journaliers ne faisant pas partie des cadres de la Compagnie, ne bénéficient pas de la demi-solde de maladie.

Lorsqu'ils sont blessés en service, ils tombent purement et simplement sous le coup de la loi de 1898.

En regard de ces nombreux avantages, accordés à son personnel, la Compagnie édicte quelques défenses.

C'est ainsi qu'elle interdit formellement aux agents de se livrer à aucune opération commerciale, étrangère au service du chemin de fer, pendant les heures de leur service ou dans les locaux de la Compagnie.

Tout agent qui désire, pour augmenter ses revenus, s'occuper de commerce en dehors du service, doit adresser une demande d'autorisation à son chef local, en lui faisant connaître très exactement le genre de commerce auquel il compte se livrer, et le point où sera situé son établissement.

Le chef de l'agent examine si les opérations commerciales auxquelles l'agent désire se livrer sont compatibles avec ses fonctions, son degré d'autorité et ses rapports avec le public, et transmet avec son avis, la demande au che régional, qui donne s'il y a lieu, l'autorisation demandée.

Cette autorisation est toujours révocable, s'il se produit des faits préjudiciables à la bonne marche du service, et elle cesse de plein droit lorsque l'agent change de fonction.

Elle ne constitue en aucune façon pour la Compagnie un engagement à ne pas déplacer l'agent lorsque les convenances du service l'exigent.

En principe, la gestion des débits de boissons est interdite à tous les agents détenant une part d'autorité. Elle ne peut être autorisée pour les autres agents, que si l'établissement est situé à plus d'un kilomètre du chemin de fer ou des ateliers.

Les mêmes dispositions sont applicables aux commerces gérés par les femmes des agents, ou par leurs parents habitant avec eux et à leur charge, sauf en ce qui concerne les industries essentiellement féminines.

§ 3. — Caisses des retraites.

Si, comme nous l'avons vu plus haut, les agents sont protégés contre les accidents et la maladie, ils le sont aussi contre la vieillesse et les infirmités, par l'institution des Caisses de secours et de prévoyance.

La Compagnie P.-L.-M. possède à l'heure actuelle trois Caisses de retraites bien distinctes :

La Caisse de 1864 ;

La Caisse de 1892 ;

La Caisse de 1911.

1° *Caisse de retraites de* 1864. — Fondée dès 1856, constituée sur de nouvelles bases en 1864 dans le but de pourvoir à la sécurité de la vieillesse du personnel, la Caisse des retraites, gérée et garantie par la Compagnie, est alimentée tout à la fois par des subventions de celle-ci et par des retenues opérées sur les appointements.

Pour avoir droit à la retraite, tout agent doit remplir la double condition d'avoir cinquante-cinq ans d'âge et vingt-cinq ans de services comptant pour la retraite.

La pension de retraite est calculée à raison de 1/50e ou 2 p. 100 du traitement moyen, pour chacune des années de service comptant pour la retraite.

Ce traitement moyen est établi d'après la moyenne des

traitements soumis à la retenue dont l'agent aura joui pendant ses six dernières années de service, ou pendant toute la durée de ses services, si ce dernier décompte lui est plus avantageux.

Cette pension ne peut en aucun cas dépasser 12.000 francs. Elle est réversible pour moitié sur la tête de la veuve, pourvu que le mariage ait été contracté cinq ans avant la cessation des fonctions du mari.

La Caisse des retraites est gérée aux frais de la Compagnie, par une Commission de cinq membres, choisie annuellement dans le sein du Conseil d'administration et dont les pouvoirs sont déterminés par lui.

La Commission chargée de liquider les pensions de retraite statue en dernier ressort sur toutes les questions auxquelles peut donner lieu la liquidation.

Les retraités d'office en cas de blessures reçues, de maladies ou d'infirmités contractées pendant le service, ont les mêmes avantages que les autres agents après quinze ans de versement seulement.

2° *Caisse de retraites de* 1892. — Les ouvriers des ateliers avaient été laissés en dehors du bénéfice de l'institution de la Caisse de 1864, car par leur origine, leur mode de recrutement, la nature de leur travail, les habitudes mêmes de leurs professions, ils pouvaient être considérés comme plus mobiles, attachés à la Compagnie d'une manière moins sûrement permanente.

Cependant il parut équitable en 1892 de leur donner aussi les moyens de constituer une pension viagère pour mettre leur vieillesse à l'abri du besoin.

La Compagnie, craignant de ne pouvoir établir l'équi-

libre entre les ressources et les besoins de sa caisse des retraites, crut plus conforme aux intérêts de tous de faire de la Caisse nationale administrée par l'État la base de la nouvelle institution.

A partir du 1er juillet 1892, tous les agents embrigadés furent admis à constituer à leur profit, avec le concours de la Compagnie, une pension viagère qui leur serait servie par la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

Les agents embrigadés antérieurement au 1er juillet pouvaient continuer à faire partie de la Caisse de 1864.

La participation des embrigadés était fixée à 4 p. 100 de leur salaire.

Cette somme, jointe à la participation de la Compagnie, est versée par elle à la Caisse de la vieillesse au nom de l'embrigadé. Les versements, constatés sur un livret individuel, sont faits à capital réservé.

Au moment de la liquidation de sa pension, l'agent a la faculté d'aliéner le capital des versements faits à son nom, à l'effet d'obtenir une augmentation de rente viagère.

L'allocation de la Compagnie, à l'origine de 3 p. 100, dut être portée à 4 p. 100 en 1881, à 6 p. 100 en 1889, à 8 p. 100 en 1892. Déjà, à ce moment, le Conseil d'administration doutait que ce fût assez ; il déclarait aux actionnaires que les études entreprises pour se rendre compte de la situation financière de la Caisse conduisaient à penser que, pour équilibrer ses ressources propres avec ses besoins, le chiffre total des allocations aurait dû être de 14 p. 100.

Dès 1894, la Compagnie reconnaît que le taux de 14 p. 100 dont elle parlait en 1892 est insuffisant. Elle estime qu'il doit être de 16 p. 100.

Une augmentation aussi considérable ne lui semble plus

devoir être à sa charge exclusive. En conséquence, elle élève de 4 à 6 p. 100 le montant de la retenue à exercer sur les appointements, mais, pour ne faire subir aucune diminution des traitements actuels, elle maintient à 4 p. 100 la retenue pour chacun d'eux jusqu'au jour où il recevra une augmentation; les nouveaux seuls devront être soumis au taux de 6 p. 100.

De son côté, elle porte ses allocations de 8 à 10 p. 100 et prend à sa charge une partie des retraites anticipées.

Enfin la Compagnie se réserve la faculté d'allouer un capital une fois payé, au lieu d'une pension viagère, aux veuves âgées de moins de soixante ans qui exprimeront leur préférence pour ce mode de liquidation.

Il est décidé qu'à la date du 1er mai 1895, tous les agents nouveaux et tous les agents non encore inscrits à la Caisse des retraites de la Compagnie, seront immatriculés exclusivement à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

Deux régimes distincts se trouvèrent ainsi établis : la Caisse de la Compagnie pour le personnel commissionné qui y a adhéré avant le 1er mai 1895, la Caisse nationale pour le surplus.

3° Caisse des retraites de 1911.

La Caisse des retraites de 1892 donnait pleine et entière satisfaction au personnel de la Compagnie P.-L.-M.

Cependant, le Gouvernement effrayé par les menées anarchistes des syndicats révolutionnaires et pensant leur enlever le prétexte de grève dont ils menaçaient le pays, fit voter, par l'organe de M. Barthou, ministre des Travaux

publics, la loi du 21 juillet 1909 (1) qui modifie profondément le régime des retraites existant et adopte un système dont l'application exige un versement de plus de 20 p. 100 des salaires, dont 15 p. 100 au moins à la charge de la Compagnie, et nécessitera, d'après les évaluations gouvernementales, une surcharge annuelle de plusieurs millions.

Le régime des retraites du livret individuel appartenant à l'intéressé, à capital aliéné ou réservé à son choix, qui avait été considéré comme un progrès considérable, est supprimé pour l'avenir et remplacé par le régime tontinier de la Caisse spéciale que la Compagnie avait abandonné, parce que l'équilibre de cette Caisse reposait sur trop d'éléments incertains et aboutissait à trop de mécomptes.

Nous aurons à examiner tout à l'heure si la loi du 21 juillet 1909, imposée au Parlement par une minorité turbulente, répondait à une nécessité urgente, et si le personnel de la Compagnie n'aurait pas préféré des avantages pécuniaires plus immédiats que cette Caisse de retraites destinée principalement à favoriser un petit nombre d'agents.

Régime administratif. — La nouvelle Caisse est en application depuis le 1er janvier 1911.

Y sont affiliés tous les agents en fonction le 1er janvier 1911, non inscrits à l'une des Caisses de retraites précédemment instituées par la Compagnie et les agents admis dans le personnel de la Compagnie postérieurement au 31 décembre 1910 (2).

---

(1) Loi du 21 juillet 1909 relative aux conditions de retraite des grands réseaux de chemin de fer d'intérêt général (Cf. *Journal officiel* du 23 juillet 1909).

(2) Loi du 21 juillet 1909, art. 1.

Les ressources de cette Caisse sont constituées :

Par la retenue du premier mois de traitement ou de salaire fixe au moment de l'affiliation, retenue répartie sur une période de vingt-quatre mois ; par une retenue mensuelle de 5 p. 100 opérée à partir du second mois d'affiliation sur les traitements ou salaires des agents affiliés ;

Par la retenue du premier douzième de chaque augmentation de traitement ou de salaire fixe ;

Par un versement de la Compagnie égal à 15 p. 100 des traitements, salaires et avantages accessoires soumis à la retenue de 5 p. 100 ;

Par le produit du placement des fonds libres et le revenu des valeurs de la Caisse ;

Par les apports et les allocations spéciaux prévus aux articles 25 et 32 ;

Par les dons à titre divers, les reliquats éventuels de la liquidation des anciennes Caisses, et les subventions supplémentaires qui pourraient être allouées (1).

Tout agent quittant la Compagnie a droit à une pension de retraite, et peut en demander la liquidation lorsqu'il a accompli vingt-cinq années d'affiliation, et atteint l'âge de :

Cinquante ans pour les mécaniciens et chauffeurs de machines ;

Cinquante-cinq ans pour les autres agents du service actif ;

Soixante ans pour les employés de bureau qui n'ont pas passé quinze années dans le service actif.

Dans le cas de maladies, blessures ou infirmités, tout

---

(1) Loi du 21 juillet 1909, art. 2.

agent ayant au moins quinze années d'affiliation, a le droit de demander la liquidation d'une pension de retraite, à jouissance immédiate.

L'invalidité et ses causes doivent être reconnues soit par la Compagnie, soit par la Commission de réforme visée à l'article 12 de la loi du 21 juillet 1909, commission dont nous parlerons plus loin (1).

La pension de retraite annuelle est égale à la moitié du traitement ou salaire moyen pour vingt-cinq années d'affiliation.

Le montant de la pension est augmenté, quel que soit l'âge, de 2/100es du traitement ou salaire moyen par année d'affiliation en plus de vingt-cinq ;

La pension de retraite est réversible pour moitié sur la veuve de l'agent et, s'il y a lieu, et sous certaines conditions, sur la femme divorcée et sur les orphelins.

Chaque année, le Conseil d'administration de la Compagnie désigne cinq de ses membres pour former une Commission dont il détermine les pouvoirs, et qui est chargée de la gestion de la Caisse des retraites.

Cette Commission a notamment pour attributions de liquider les pensions de retraite, de statuer sur toutes les questions auxquelles peut donner lieu cette liquidation, et de régler l'emploi définitif des fonds appartenant à la Caisse.

Application du régime. — Les Commissions de réforme. — Les Commissions de réforme ont été instituées par la Compagnie P.-L.-M. pour chacune des divisions régionales

(1) Loi du 21 juillet 1909, art. 3.

de l'Exploitation, du Matériel et Traction et de la Voie, en conformité de l'arrêté ministériel du 30 mars 1912.

Des Commissions de réforme siégeant à Paris ont été instituées pour chacun des Services centraux de l'Exploitation, du Matériel et Traction et de la Voie, pour l'ensemble du Service de la Construction, pour l'ensemble de la Direction et des Services annexes considérés comme ne faisant qu'un seul et même service.

Chaque Commission est composée d'un médecin chargé des fonctions de président ;

De deux agents représentant le service de l'agent à examiner ;

De deux autres agents du même service, élus par leurs collègues.

En outre, un secrétaire, n'ayant pas voix délibérative, peut être adjoint à la Commission.

Le Directeur désigne :

Le médecin, sur la proposition du Médecin-chef ;

Les délégués du service et les secrétaires, sur la proposition du chef de service.

Les délégués titulaires et suppléants du personnel sont élus par ce personnel pour une période de quatre années.

Les Commissions de réforme sont appelées à statuer sur l'invalidité des agents et sur ses causes.

Les décisions sont prises à la majorité ; en cas de partage égal des voix, la voix du médecin président de la Commission est prépondérante.

La création des Commissions de réforme où, pour la première fois, prennent place des délégués élus par le personnel de la Compagnie, est une des grandes innovations de la Caisse des retraites de 1911.

La nouvelle Caisse, qui est réglementée par l'ordre général nº 4, est appliquée depuis le 1er janvier 1911. A partir de cette date, la Caisse des retraites de 1892 a été fermée à toute inscription nouvelle.

Les agents qui étaient affiliés à l'une des anciennes Caisses ont eu la faculté d'opter pour le nouveau régime.

Aux termes de l'article 9, § 2 de ladite loi, cette option, pour être recevable, devait être formulée avant la mise en application de la loi, c'est-à-dire au plus tard le 31 décembre 1910; mais, en raison de l'homologation tardive du règlement, la Compagnie, sur la demande de M. le ministre des Travaux publics, a consenti à proroger le délai d'option jusqu'au 28 février 1911.

N'ont pas été appelés à formuler cette option, les agents hommes inscrits à la Caisse de 1892 n'ayant pas encore satisfait aux obligations du service militaire dans l'armée active, et les agents femmes, inscrites à la même Caisse, qui n'ont pas encore atteint leur majorité. Ces agents sont restés affiliés à leur régime actuel jusqu'au moment où ils ont rempli les conditions nécessaires pour être admis à la Caisse de 1911.

Tous les agents intéressés ont reçu un exemplaire de l'ordre général nº 4 (1) et un bulletin comportant deux formules : une *déclaration d'option* pour le régime de la Caisse de 1911, une *demande de maintien* au régime de l'une des anciennes Caisses.

Il a été rappelé au personnel qu'aux termes mêmes de la loi (art. 9) le nouveau régime n'est applicable qu'à ceux

---

(1) L'ordre général nº 4 est un exposé détaillé de la manière dont la loi du 21 juillet 1909 sera appliquée.

des participants aux anciennes Caisses qui auront formulé expressément leur option. Par conséquent, tout agent qui, pour une cause quelconque, n'a pas cru devoir produire, le 28 février 1911 au plus tard, la déclaration qui lui était demandée, a été maintenu sous le régime auquel il est actuellement affilié.

Pour tous les agents qui ont opté dans le délai voulu pour le régime de la Caisse de 1911, l'affiliation a produit effet du 1er janvier 1911, et les retenues prescrites par le nouveau règlement ont été appliquées à partir de cette date.

Le tableau ci-après, distribué à tous les agents, leur a permis de faire rapidement une comparaison entre les régimes de 1911 et ceux de 1864 et 1892.

Examen critique de la loi du 21 juillet 1909. — Comme le fait remarquer M. le professeur Charles Brouilhet, dans son *Précis d'économie politique* (1), « ce régime place les cheminots dans la catégorie des pensionnés professionnels par analogie aux fonctionnaires de l'État ».

Cette loi, ajoute M. Brouilhet, est le terme d'une évolution très nette.

En organisant presque dès leur origine des institutions de retraite, les Compagnies ont entendu faire œuvre de philanthropie patronale et n'accorder au personnel aucun droit précis, mais une faveur ; ce point de vue simplifiait d'ailleurs singulièrement le fonctionnement financier du système.

Mais progressivement, l'idée de retraite-droit s'est fait

---

(1) Brouilhet (Charles), *Précis d'économie politique*, 1912, p. 485.

COMPARAISON DES RÉGIMES DE 1911, DE 1864 ET DE 1892.

	CAISSE DE 1911	CAISSE DE 1864	CAISSE DE 1892
Taux de la retenue.	5 p. 100 des traitements et salaires, y compris les primes allouées par application d'une formule réglementaire et les avantages accessoires (qui ne constituent pas un remboursement de frais, un secours ou une gratification), notamment le logement et les allocations pour fonctions intérimaires ou spéciales. Retenue du 1er douzième de chaque augmentation postérieure au 1er janvier 1911.	6 p. 100 des traitements et salaires, y compris les primes allouées par application d'une formule réglementaire et certains suppléments pour fonctions temporaires.	4 p. 100 des traitements et salaires, y compris les primes allouées par application d'une formule réglementaire et certains suppléments pour fonctions temporaires.
Droit à la pension de retraite normale.			
Mécaniciens et chauffeurs.....	25 ans d'affil. — 50 ans d'âge	25 ans de service comptant pour la retraite — 55 ans d'âge.	25 ans de service — 55 ans d'âge.
Autres agents du service actif.....	25 — — 55 —		
Employés de bureau.....	25 — — 60 —		
Droit à une pension de retraite anticipée immédiate.	Après 15 ans d'affiliation en cas de maladie, blessure ou infirmité. Quelle que soit la durée de l'affiliation, si l'invalidité résulte des fonctions.	Quelle que soit la durée du service, en cas d'incapacité absolue de travail résultant de blessures ou d'infirmités contractées dans le service.	Après 15 ans de service, en cas d'incapacité absolue de travail par suite de blessures reçues dans l'exercice des fonctions.
Droit à une pension de retraite différée.	Après 15 ans d'affiliation, quelle que soit la cause du départ, lorsque l'agent n'a pas droit à pension immédiate.	Néant.	L'agent reçoit à 50 ou 55 ans, de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, les rentes inscrites à son livret et provenant de ses retenues et des allocations de la Compagnie.

Remboursement des retenues. a) *En cas de départ volontaire.*	Quelle que soit la cause du départ avant 15 ans d'affiliation et si l'agent ne bénéficie pas d'une retraite ou n'est pas admis à la disponibilité, remboursement des retenues et de leurs intérêts composés au taux de la Caisse d'épargne de Paris à l'époque du départ. Si, de plus, le départ a lieu pour maladie, blessure ou infirmité ne résultant pas de l'exercice des fonctions, allocation d'une somme égale au remboursement ci-dessus.	Remboursement sans intérêts, s'il n'y a pas de retraite normale ou anticipée.	Pas de remboursement, mais on remet à l'agent son livret de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, sur lequel figurent les rentes provenant des retenues et des allocations de la Compagnie.
b) *En cas de décès en service ne donnant pas droit à pension de réversion.*	Remboursement des retenues et des intérêts au conjoint survivant, aux orphelins ou aux ascendants.	Si l'agent n'avait pas droit à la retraite normale, remboursement sans intérêts aux héritiers quels qu'ils soient.	Remboursement sans intérêts aux ayants droit, par la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, des retenues et des allocations de la Compagnie, versées sur la tête de l'agent.
Traitement servant de base au calcul de la pension.	Moyenne des 6 dernières années ou des 6 années les plus productives comptées du 1er janvier au 31 décembre.	Moyenne des 6 dernières années ou de toute la durée des services si ce décompte est plus avantageux pour l'agent.	Moyenne des 6 dernières années.
Quotité de la pension normale.	2 p. 100 du traitement moyen par année d'affiliation.	2 p. 100 du traitement moyen par année de service comptant pour la retraite.	Rente des retenues, plus, au minimum, 1 p. 100 du traitement moyen par année de service.
Quotité de la pension anticipée ou différée. 1° *Mécaniciens et chauffeurs et agents des trains.*	1/2 traitement moyen diminué de 1/100e par année d'affiliation en moins de 25 et de 1/100e par année d'âge en moins de 50 ans et sans que la diminution totale puisse être inférieure à 1/50e par année d'affiliation en moins de 25 ans.	2 p. 100 du traitement moyen par année de service.	Rente des retenues, plus, au minimum, 1 p. 100 du traitement moyen par année de service.

	CAISSE DE 1911.	CAISSE DE 1864.	CAISSE DE 1892.
2° *Autres agents.*	1/2 traitement moyen diminué de 1/100e par année de service moyen pour atteindre 25 ans et de 1/100e par année d'âge en moins de 55 ans et d'au moins 1/50e par année d'affiliation en moins de 25 ans.	2 p. 100 du traitement moyen par année de service.	Rente des retenues, plus, au minimum, 1 p. 100 du traitement moyen par année de service.
Minimum des pensions.	1/10e du traitement ou salaire moyen.	Pas de minimum.	Rente des retenues, plus 1 p. 100 du traitement moyen par année de service.
Maximum des pensions.	3/4 du traitement moyen et au plus 12 000 francs.	12 000 francs.	En général, 3/4 du traitement.
Cumul de la pension avec la rente légale résultant d'accident du travail.	Cumul de droit.	Cumul de droit si l'agent remplit les conditions de la retraite normale. Si l'agent n'a pas droit à la retraite normale, il reçoit la plus forte des deux pensions.	La rente légale se cumule avec les rentes inscrites au livret (retenues et allocations de la Compagnie) ; elle s'accroît d'une pension supplémentaire, lorsque l'allocation de licenciement est supérieure au capital de la rente légale.
Personnes ayant droit à la réversion.	Veuve sans enfant ayant plus de 3 ans de mariage avant la cessation des fonctions. Veuve avec enfant sans condition de durée de mariage. Orphelins jusqu'à 18 ans. Divorcées sous certaines conditions.	Veuve ayant plus de 5 ans de mariage avant la cessation des fonctions. En cas de décès en service, 2 ans de mariage suffisent. Orphelins jusqu'à 18 ans.	Pas de réversion, mais la veuve reçoit la pension correspondant aux versements faits à son nom, et une allocation en capital si l'agent décède en service et remplit les conditions de la retraite.
Quotité de la pension de réversion.	1/2 de la pension de l'agent jusqu'à l'extinction du dernier ayant droit.	1/2 de la pension de l'agent attribuée à la veuve et aux orphelins. Extinction successive des parts de pension d'orphelins, mais retour de ces parts à la veuve.	

jour, avec l'ensemble de contrôle et de garanties qui en résulte.

C'est là une question qui aurait pu être réglée entre les Compagnies et leur personnel ; mais pratiquement, l'État a été appelé à intervenir pour répondre aux revendications de ce dernier.

M. Brouilhet souligne ensuite les répercussions et les conséquences économiques de la loi, auxquelles on n'a sans doute pas assez réfléchi: « Les cheminots ne se sont peut-être pas aperçus qu'avec un régime de retraite si généreux, ils seraient conduits à se retirer de bonne heure, ce qui les fera réapparaître sur le marché du travail. Que diront alors les autres prolétaires? »

Ce n'est que dans quelques années qu'il sera possible de se rendre compte si les retraites anticipées des chauffeurs et mécaniciens ne soulèveront pas les colères de la masse populaire, indignée de se voir arracher son gagne-pain par une catégorie de privilégiés.

M. Wolff (1) estime que le législateur a accompli une tâche utile et il conclut en affirmant que la loi de 1909 constitue un progrès réel.

Par contre, M. Hine (2) fait remarquer que dans cette matière, l'intervention législative crée un précédent dangereux.

« Lorsque, le principe de l'intervention législative une fois admis, le personnel des chemins de fer demandera de nouvelles améliorations dans les conditions de retraites,

---

(1) Wolff, *La loi du 21 juillet 1909 relative à l'organisation des retraites des employés de chemins de fer.* Thèse de Paris, 1910, p. 130 et 133.

(2) Hine (J.), *Les retraites du personnel des chemins de fer.* Thèse de Paris, 1911, p. 221.

il sera difficile au législateur de résister à ses revendications (1). »

M. Hine craint que le Parlement ne se laisse entraîner à voter plus tard la retraite à cinquante-cinq ans et même à cinquante ans pour les employés de bureau.

« Les Caisses de retraite, ajoute-t-il, sont des organismes délicats qui doivent être maniés avec prudence (l'histoire des Caisses de retraite des Compagnies en est la preuve).

« Le législateur, dépourvu de connaissances techniques, détruira la péréquation des engagements et des ressources péniblement réalisée par quelques-unes des Caisses.

« Les déficits augmenteront ou reparaîtront. Les charges des Compagnies et de l'État seront augmentées dans des proportions impossibles à déterminer. »

D'après M. Caillaux (2), la loi de 1909 serait justifiée par la nécessité d'unifier les divers régimes de retraites de chemins de fer et d'éviter une discordance entre la situation des agents de chemins de fer, et celle des autres fonctionnaires quand les réseaux concédés auront fait retour à l'État.

Ces raisons nous paraissent faibles, car chacun sait que, déjà sous l'ancien régime des retraites, la situation des fonctionnaires, telle qu'elle résulte de la loi du 9 juin 1853, était inférieure à celle des agents de chemins de fer.

Il est inexact de prétendre, avec M. le sénateur Strauss (3),

---

(1) La loi sur la rétroactivité des retraites des agents des chemins de fer, votée en 1911, en est une preuve.

(2) Discours de M. Caillaux au Sénat, séance du 25 juin 1909 (*Journal officiel*, 26 juin, p. 533).

(3) Discours de M. Strauss au Sénat, séance du 22 juin 1909 (*Journal officiel*, 23 juin, p. 499).

que le législateur avait la faculté de réglementer en cette matière, parce que le cahier des charges ne la lui a pas retirée formellement. Les pouvoirs publics, quels qu'ils soient, ne peuvent intervenir dans l'exploitation des chemins de fer, qu'en exerçant les droits qui leur ont été reconnus d'une façon expresse.

Il est inadmissible que les Compagnies qui ont contracté avec l'Etat, subissent sans compensation les dépenses qu'il convient aux pouvoirs publics de leur imposer, et fassent au mépris des engagements dans lesquels ils ont eu confiance, les frais du progrès social.

Nous avons interrogé de nombreux agents, particulièrement parmi les plus humbles de la Compagnie, et nous leur avons demandé ce qu'ils pensaient de la nouvelle institution.

Les mécaniciens et chauffeurs mis à part, la plupart nous ont répondu qu'ils auraient préféré de beaucoup, que l'effort financier demandé à la Compagnie se traduisît par une augmentation de salaire correspondante.

Ainsi, loin de donner satisfaction aux agents, les mesures prises mettent obstacle à ce qu'ils obtiennent ce qu'ils désirent le plus.

Certes, nul d'entre eux ne dédaigne l'augmentation de retraite et l'abaissement de l'âge auquel on peut l'obtenir, mais ce que désirent davantage les cheminots, ce serait une augmentation des salaires.

La Compagnie n'en conteste pas l'utilité, et a fait beaucoup dans ce sens; elle aurait voulu faire plus, et aimerait infiniment mieux payer davantage son personnel que de lui servir prématurément une pension de retraite.

L'accroissement colossal de dépenses qui lui a été imposé, surtout depuis le vote de la loi du 28 décembre 1911, portant rétroactivité de la Caisse des retraites, la met dans l'impossibilité de donner à ses agents des satisfactions plus réelles et moins onéreuses.

Avant de terminer ce chapitre, qu'il nous soit permis de nous élever contre la situation exceptionnelle faite par la loi de 1909 à une certaine catégorie d'agents.

Alors que les employés de bureau de toute sorte : dessinateurs, expéditionnaires, ne pourront quitter la Compagnie qu'à l'âge de soixante ans, les mécaniciens et chauffeurs auront l'avantage de demander la liquidation de leur retraite à cinquante ans, c'est-à-dire dix ans plus tôt.

Ces agents ont un travail pénible, c'est entendu ; mais ne sont-ils pas rémunérés de leur peine en conséquence?

Le poseur, qui très souvent sous un soleil ardent, est obligé de piocher le ballast ou de coltiner les traverses, n'a-t-il pas une tâche très rude?

Et cependant ce modeste travailleur ne touche guère en moyenne que 120 francs par mois, alors qu'il n'est pas rare de voir un mécanicien recevoir, primes et économies comprises, un traitement supérieur à 5.000 francs par an et obtenir une pension de retraite comprise entre 2.500 et 3.000 francs.

Loin de prévenir le mécontentement du personnel, dont la puissance publique veut prendre en main les intérêts, le législateur ne fait que l'aggraver, car il empêche la Compagnie de donner aux ressources dont elle dispose l'emploi le plus propre à satisfaire aux désirs les plus légitimes, et aux besoins les plus pressants.

En créant, au sein même de la grande famille des cheminots, une classe spéciale de privilégiés, le Parlement a laissé la porte largement ouverte aux réclamations des agents qui se considèrent à juste titre comme lésés.

CHAPITRE III

L'ORGANISATION CORPORATIVE DU PERSONNEL

SECTION I

Associations professionnelles.

Guidés par le désir de se mieux connaître, par le besoin que chacun ressent d'une plus grande fraternité, par la nécessité de s'entr'aider aux heures difficiles, de venir au secours de ceux qui souffrent, les cheminots du P.-L.-M. se sont groupés en associations à but varié : fraternelles, amicales ou mutuelles, ayant principalement pour but d'étudier et de soutenir les questions d'ordre professionnel, de resserrer les liens de bonne camaraderie et de solidarité entre les employés des divers services, et de secourir moralement et pécuniairement, dans la mesure du possible, les sociétaires dans le besoin.

Les principaux groupements professionnels existant au sein du P.-L.-M. sont les suivants :

L'Association professionnelle des agents des trains ;

L'Association professionnelle d'agents de chemin de fer (P.-L.-M.) ;

L'Amicale du Service de la Voie ;

L'Amicale-Construction ;

La Chambre syndicale des poseurs et gardes-barrières ;

L'Association amicale des employés du Matériel et Traction ;

La Fédération du personnel de la Traction ;

L'Amicale des brigadiers-poseurs ;

L'Association amicale des conducteurs et sous-inspecteurs de la Voie ;

La Fédération des mécaniciens et chauffeurs ;

L'Association générale P.-L.-M. ;

Le Comité d'Union des Amicales.

Toutes ces associations sont nettement réformistes, respectueuses de l'autorité et de la discipline établie.

Les cinq premiers groupements sont affiliés à la Fédération nationale du personnel des chemins de fer français.

Fondée le 4 septembre 1909, cette Fédération s'est développée très rapidement.

Elle englobe actuellement neuf Associations ou Amicales des différents réseaux et comptait, au 1er octobre 1913, 23.500 membres.

Son organe officiel est *le Réveil des cheminots.*

« Constituée dans un but d'union et de concorde, soucieuse de faire œuvre d'entente et non de division (1), la Fédération se donne pour objet principal, à côté de l'étude et de la poursuite des avantages matériels et moraux de la corporation, de favoriser l'accord et de provoquer un rapprochement entre les groupements constitués à ce jour dans le personnel des chemins de fer français.

« Convaincue que seule une action unitaire des forces ouvrières coordonnées, peut amener la réalisation d'objets

---

(1) *Manifeste de la Fédération.*

poursuivis en vain par des organismes sans lien et parfois antagonistes, elle déclare appliquer ses efforts dans le sens d'une cohésion étroite de tous les agents unis pour la sauvegarde de droits trop longtemps méconnus, et qu'anime la volonté formelle d'améliorer leurs conditions d'existence par des moyens légaux, mais énergiques.

« La Fédération ne se réclame d'aucune école ; elle n'est la chose d'aucun parti ; son rôle de défense économique et de réalisation pratique la retient en dehors des mouvements qui n'auraient pas un caractère nettement corporatif. »

Parmi les autres groupements, le plus important de tous est certainement la Fédération des mécaniciens et chauffeurs du P.-L.-M., qui, fondée en 1910, sur l'initiative des mécaniciens de Lyon-Vaise, prit rapidement une certaine ampleur.

Le nombre de ses adhérents s'élève actuellement à près de 2.000.

Le *Comité d'Union des Amicales P.-L.-M.* comprend exclusivement les Associations du P.-L.-M. adhérentes à la Fédération nationale du personnel des chemins de fer français.

C'est une simple conférence qui se réunit chaque fois que les circonstances le nécessitent.

Fondé en avril 1910, ce Comité est fait pour agir auprès du Directeur du P.-L.-M. Il prend en main les questions ou revendications que les Associations n'ont pu mener à bien par leurs seuls moyens.

L'*Association professionnelle d'agents de chemins de fer*

a été fondée en 1909 par la Fédération nationale du personnel des chemins de fer français.

Cette association groupe tous les adhérents isolés que, depuis son passage sous la loi de 1884, la Fédération ne peut plus accueillir.

Elle seconde l'action de cette dernière en donnant une organisation homogène, conforme à leur objet, à de nombreux petits groupes que leur faiblesse numérique tenait jusqu'à ce jour en dehors de l'activité générale.

Placée sous la loi de 1884, adhérente à la Fédération comme organisme légalement constitué, l'Association professionnelle est administrée par un Comité exécutif formé en nombre égal d'agents appartenant à chaque réseau.

Cette Association groupe actuellement au P.-L.-M. :

L'Amicale-Direction et services annexes ;

L'Amicale-Construction ;

L'Amicale-Exploitation.

L'*Association générale* (*A. G.*) *P.-L.-M.*, fondée en 1912, s'est donnée pour mission de réunir en un seul groupement, tous les agents du P.-L.-M.

Son Conseil d'administration est composé d'un nombre égal de membres de chaque service de la Compagnie.

Cette organisation a pour principal avantage, de permettre aux membres du Conseil d'administration appartenant à un même service, de coopérer d'une façon constante, avec les membres de ce Conseil, faisant partie des autres services, aux études et à la conquête des revendications d'intérêt général de tout le personnel de la Compagnie, sans négliger les revendications spéciales des employés de leur propre service.

L'Association générale du P.-L.-M. s'est séparée de la Fédération nationale du personnel des chemins de fer français en 1913.

Toutes ces Associations, quelle que soit leur importance plus ou moins grande, et leurs tendances particularistes, ont, comme objectif principal, la conquête de réformes, l'amélioration progressive et par étapes du sort des travailleurs, en employant exclusivement les moyens légaux.

Leurs moyens d'action sont : l'envoi périodique du cahier des revendications au Directeur et au ministre, l'attente patiente d'une solution, et l'intervention parlementaire.

Tout autre est l'attitude des dirigeants du Syndicat national des chemins de fer.

Ce syndicat, qui ne compte guère au P.-L.-M. que 1.500 adhérents, pris surtout parmi les poseurs de la Voie dans la région parisienne, les agents de dépôt et les ouvriers d'ateliers, ne cesse de semer dans le cœur des cheminots, par l'intermédiaire de son organe officiel, *la Tribune de la Voie ferrée*, la haine de tous ceux qui possèdent. Les travailleurs, proclament ses dirigeants, n'ont rien à attendre d'une puissance extérieure quelconque ; seule leur propre force, la puissance de leur nombre, et la vigueur de leur action, leur permettront d'arracher ce qu'ils désirent et que possèdent leur exploiteur.

La tactique du Syndicat national consiste à propager le mépris de l'action légale et parlementaire, et à préconiser hardiment l'emploi courant des moyens extra-légaux.

Seule la juste crainte imposée au patronat par son action directe quotidienne, est considérée par les révolutionnaires

du Syndicat national comme capable d'arracher à ce patronat quelques parcelles de ses privilèges.

Il convient d'ajouter qu'il existe au sein même de ce syndicat, un parti réformiste assez important à tempérament et tendances plus modérés.

Les cheminots du P.-L.-M. affiliés au Syndicat national se sont ralliés à ce parti réformiste.

Réformes préconisées par ces Associations. — L'œuvre accomplie par ces Associations, qui, toutes de fondation écente, ne possèdent pas une grande vitalité, est minime.

Parmi les groupements existants, plusieurs font double emploi et ne sympathisent pas, quelques-uns même se combattent ouvertement.

La Compagnie P.-L.-M. ayant fait, durant ces dernières années, d'énormes sacrifices pour améliorer le sort de son personnel, celui-ci est resté pour une grande partie en dehors du mouvement syndical.

Les derniers événements de 1910 en sont une preuve palpable.

Les syndiqués eux-mêmes, repoussent la grève comme moyen d'intimidation.

Dans le Congrès tenu à Paris le 25 juin 1911 par la Fédération du personnel des chemins de fer français, de Kerdelleau (P.-L.-M.), abordant la question de savoir quelles étaient les mesures à prendre pour obtenir des Compagnies les satisfactions demandées, s'exprimait ainsi : « Si le progrès de la civilisation se constate dans l'exercice ininterrompu de l'activité humaine, dans la régularité du fonctionnement des rouages sociaux, on doit envisager comme une véritable catastrophe tout arrêt des services publics.

La nation, la collectivité, ont droit à l'usage permanent d'institutions qu'elles ont créées, et dont la suppression les atteint profondément, sans qu'elles soient la cause au moins directe de cet état de choses.

« C'est un devoir impérieux, pour tout esprit que préoccupe la prospérité de son pays, de rechercher les moyens susceptibles d'empêcher le retour d'événements aussi graves que ceux de la fin de 1910. »

Néanmoins, la Fédération du personnel des chemins de fer français, considère la suppression du droit de grève comme un moyen illégal, injuste et inopérant.

Illégal, parce que ce serait un retour à la législation antérieure à 1860 ;

Injuste, parce que le fait de participer à la gestion d'un service d'intérêt général ne doit pas entraîner une diminution de la capacité politique ou économique de l'individu ;

Inopérant, parce que rien ne sert de décréter le travail forcé, pour des hommes qui ont confiance dans la justesse de leur cause ; c'est pousser les individus aux moyens extrêmes, c'est le recours inévitable à la force ; mieux vaut faire appel à leur raison et à leurs responsabilités.

L'institution des délégués du personnel, élus au sein même des différentes associations professionnelles, et chargés de présenter au Directeur les désirs et les revendications des employés, paraît aux chefs des organisations professionnelles du P.-L.-M., la condition nécessaire et suffisante de tous les modes de règlement pacifique des conflits.

C'est par l'organisation normale des rapports périodiques et permanents entre employeurs et employés, avant que l'ère des difficultés soit ouverte, par la pratique habi-

tuelle des conférences au cours desquelles les questions délicates sont étudiées de concert dans une atmosphère de calme, qu'on réussira à prévenir l'explosion de conflits qui, nés fréquemment d'un ordre mal interprété, auraient été évités par une conversation de quelques minutes.

Ces délégués auraient également pour mission de faire respecter les clauses du statut professionnel, fixant les conditions de recrutement, d'avancement et de discipline du personnel.

Ce statut serait destiné à donner à tous les agents et employés des garanties matérielles et morales vraiment dignes d'une organisation publique du travail qui se trouve soustraite par le monopole à l'anarchie économique des industries privées.

Depuis la dernière grève surtout, le besoin s'est fait sentir de préciser les devoirs et les droits réciproques des agents et de la Compagnie.

Les cheminots occupent en effet dans le monde du travail une situation spéciale.

En tant qu'agents de Sociétés financières et industrielles, ils sont assimilés aux travailleurs ordinaires, mais en tant que ces Sociétés assurent l'exécution d'un service public et ont un monopole, ils participent en quelque façon à l'administration du pays et, sous certains rapports, sont assimilables à des fonctionnaires publics.

Or les cheminots paraissent n'avoir ni les droits des ouvriers en général, puisque leurs mouvements grévistes peuvent être brisés par la force publique, ni les avantages que l'État procure aux fonctionnaires.

Le statut professionnel serait appelé à définir nettement leur situation.

Cette question du statut professionnel est devenue l'une des principales revendications des agents du P.-L.-M., surtout depuis l'obtention, par les cheminots de l'État français, d'une charte leur donnant des avantages et des garanties très appréciables.

Si les groupements professionnels du P.-L.-M. n'ont pas encore obtenu gain de cause en ce qui concerne quelques-unes des réformes préconisées par eux, il convient d'ajouter que la Compagnie s'est toujours efforcée d'améliorer la situation de son personnel dans la mesure où ses ressources le lui permettaient.

C'est ainsi que le renchérissement de la vie, par suite de l'augmentation exorbitante du prix des loyers et de toutes les denrées alimentaires, ayant rendu la situation difficile aux employés et ouvriers ayant la charge de plusieurs enfants, une nouvelle allocation de résidence, et une augmentation de l'allocation pour charges de famille, sont venues permettre à ces agents de se loger hygiéniquement et de se nourrir dans les meilleures conditions possibles.

Nous avons énuméré dans un paragraphe précédent, les différentes institutions patronales existant au P.-L.-M., et les avantages véritablement exceptionnels accordés aux agents.

Par son dévouement, son zèle et son esprit de discipline, le personnel a su reconnaître les énormes sacrifices financiers consentis par la Compagnie, et dans des circonstances particulièrement pénibles il a su lui donner un gage magnifique de sa gratitude.

SECTION II

Les œuvres mutuelles et philanthropiques du P.-L.-M.

Les agents de la Compagnie P.-L.-M., qui sont de modestes travailleurs, ont su comprendre tous les avantages qu'ils pouvaient retirer de leurs efforts communs, groupés sous le drapeau de la mutualité ; aussi furent-ils des mutualistes de la première heure.

Nous allons exposer sommairement le but et le fonctionnement des principales œuvres de solidarité créées par les cheminots du P.-L.-M.

§ 1. — La 230e.

Cette société, dont le titre exact est : « Société de retraite pour les deux sexes, en faveur des agents et ouvriers de la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M. », a été fondée à Lyon le 1er avril 1875.

Autorisée par arrêté préfectoral du 27 janvier 1875, et par la Compagnie P.-L.-M. le 14 janvier 1876, elle fut approuvée par arrêté ministériel du 2 août 1902.

Son siège social est à Grenoble, rue Michelet, nº 8.

Le but de la Société est indiqué par l'article premier des Statuts, ainsi conçu :

La Société a pour but :

« 1° D'assurer une pension de retraite sans réversibilité aux sociétaires qui remplissent les conditions imposées par les statuts ;

« 2° D'accorder une retraite anticipée dans les cas prévus par les statuts. »

La Société se compose :

Art. 2. — 1° De membres honoraires ;

2° De membres participants ;

3° De membres retraités.

Les membres honoraires sont ceux qui versent leurs cotisations à la Société sans participer à ses avantages.

Leur cotisation annuelle est fixée au minimum de 15 francs ; elle peut être élevée à leur gré ou rachetée au moyen d'un versement unique de 300 francs.

Les membres participants sont ceux qui ont droit à tous les avantages assurés par la Société, en échange du paiement régulier de leurs cotisations.

Les mêmes avantages sont assurés à tous les membres participants, sans autre distinction que celle qui résulte des cotisations fournies et des risques apportés.

Pour être admis membre participant, il faut :

1° Être Français ou naturalisé Français ;

2° Être âgé de quatorze ans au moins; au-dessus de quatorze ans sans limite d'âge, à la condition de n'être déjà pas retraité de la Société ;

3° Être occupé depuis trois mois au moins, à quelque titre que ce soit, à la Compagnie P.-L.-M., ou à l'une des Compagnies secondaires et tramways enclavés dans le réseau P.-L.-M., ou y aboutissant et transportant voyageurs et marchandises, à l'exclusion des tramways de ville.

Les femmes et les enfants des personnes ci-dessus visées, peuvent faire partie de la Société ;

4° Peuvent faire partie de la Société les enfants des sociétaires décédés après avoir quitté la Compagnie, à la condition que la veuve soit sociétaire ;

5° Peuvent également faire partie de la Société, les femmes et les enfants des sociétaires ayant quitté la Compagnie dans des conditions non contraires au § 7 du présent article ;

6° Payer un droit d'admission de 1 franc par inscription ;

7° S'engager à verser mensuellement et d'avance une cotisation de 1 franc par inscription, et, de plus, à verser la somme de 1 franc par an et par inscription, payable par semestre et d'avance, pour couvrir les frais généraux de la Société.

Les membres participants ayant quitté le service de la Compagnie, pour des causes ne touchant pas à l'honneur ou la probité, peuvent continuer à faire partie de la Société.

Les membres retraités sont ceux qui, ayant rempli les conditions prévues par les statuts et le règlement, sont admis à la retraite de la Société.

Art. 3. — Le nombre des inscriptions qu'un sociétaire peut posséder est illimité ; toutefois, conformément à la loi du 1er avril 1898, la rente à payer à un sociétaire pour la totalité de ses inscriptions ne pourra pas excéder 360 francs. »

La Société est administrée par un Conseil d'administration composé de quinze membres.

Les ressources de la Société sont indiquées à l'article 9 des statuts ; elles comprennent :

1° Les cotisations, droits d'admission, francs supplémentaires et souscriptions de ses membres ;

2° Les dons et legs dont l'acceptation a été approuvée par l'autorité compétente ;

3° Le revenu des valeurs de toute nature ;

4° Les intérêts des fonds disponibles ou déposés au fonds commun ;

5° Le produit des amendes ;

6° Les subventions accordées par l'État, les départements, les communes ou les particuliers ;

7° Le produit des fêtes, tombolas régulièrement organisées.

L'article 10 des statuts nous indique comment sont utilisés les fonds de la Société.

Les fonds libres sont versés à la Caisse des dépôts et consignations en compte courant disponible.

Les valeurs en portefeuille ne peuvent prendre que la forme nominative, et ne doivent comprendre, bien entendu, que des rentes sur l'État, emprunts de villes ou de chemins de fer.

Il est constitué un fonds commun de retraites, et l'importance des versements à y faire est déterminée chaque année par l'Assemblée générale.

L'article 11 nous renseigne sur la façon dont est établi le compte individuel de chaque sociétaire.

Il est ouvert à chaque sociétaire un compte d'ordre, devant servir de base à la liquidation de sa pension et à l'attribution de l'actif en cas de dissolution.

Sont portés au crédit de ce compte :

1° Tous les versements pour cotisations effectués par le sociétaire ;

2° Tous les dividendes qui lui sont attribués par ordre chaque année, par suite de la répartition faite en fin d'exercice, proportionnellement à son avoir.

Quant au dividende, il se compose (art. 12) :

1° Des cotisations des membres honoraires ;

2° Des dons et legs ayant cette destination dont l'acceptation a été autorisée par l'autorité compétente ;

3° Des intérêts du capital des participants ;

4° Du produit des démissions, radiations et décès des sociétaires participants ;

5° Du reliquat sur le franc supplémentaire et sur le franc versé pour admission ;

6° Du produit de toutes les amendes.

La retraite de chaque sociétaire se compose d'une pension basée sur l'âge et l'avoir du sociétaire, et ne peut excéder 360 francs.

La retraite est revisable tous les ans s'il y a lieu.

Le barème de la Caisse nationale des retraites (rentes immédiates) est appliqué pour le calcul des pensions, en tenant compte à ce sujet des décisions de l'Assemblée générale des délégués.

Tout membre participant a droit à la liquidation de sa pension de retraite s'il a au moins cinquante ans d'âge et s'il compte au moins quinze ans de versements effectifs.

Toutefois, les sociétaires possesseurs d'une ou de plusieurs inscriptions peuvent en prendre de nouvelles, sans dépasser le maximum fixé par l'article 3 des statuts, et les faire liquider, quelle que soit la durée des versements y afférents, à la condition que la liquidation se fasse en même temps que la ou les inscriptions pour lesquelles la durée de sociétariat de quinze ans est exigée.

Une allocation annuelle renouvelable, votée chaque année par l'Assemblée générale des délégués, peut être attribuée aux sociétaires participants qui justifient de blessures ou d'infirmités entraînant une incapacité de travail absolue.

Elle est assurée par le compte courant disponible déposé à la Caisse des dépôts et consignations.

Au décès de tout sociétaire non retraité, les sommes versées par lui, ainsi que celles qui lui sont attribuées d'après le deuxième alinéa de l'article 11 des présents statuts, *sont acquises de droit à la Société.*

Au décès de tout sociétaire retraité, ses arrérages échus sont payés à l'époux survivant jusqu'au jour du décès.

Une disposition spéciale des statuts, permet aux sociétaires d'assurer en cas de décès avant la retraite, le remboursement sans intérêts des cotisations mensuelles versées par lui à partir de son adhésion à une caisse spéciale d'assurances.

Le taux de la prime est fixé pour chaque inscription à la somme de 1 fr. 30 par an.

Bien que la 230e ne soit pas précisément une société de secours mutuels, elle accorde à tout sociétaire atteint d'une maladie incurable, ou d'infirmités entraînant une incapacité de travail, une allocation annuelle renouvelable (art. 15 des statuts).

Le nombre d'adhérents de cette Société, qui est très prospère, est supérieur à 10.000.

Voici, d'ailleurs, les chiffres exacts représentant le mouvement des sociétaires pour l'année 1912 (1) :

---

(1) Circulaire nº 68 de la 230e, p. 8.

Membres honoraires.

Au 31 décembre 1911	95
Décès et démissions en 1912	10
Reste	85
A ajouter : adhésions nouvelles	13
Total au 31 décembre 1912	98

Cotisants.

Au 31 décembre 1911 (Inscriptions).		10.596
Réintégrations admises par l'Assemblée générale de 1912		5
Nouveaux adhérents en 1912		691
Total		11.292
A déduire :		
Décès connus en 1912, radiations et démissions (Inscript.)	260	975
Cotisants retraités en 1912	715	
Total au 31 décembre 1912 (Inscriptions)		10.317

Retraités.

	Retraités.	Inscriptions
Au 31 décembre 1911	12.479	18.026
Décès connus en 1912	335	481
Reste	12.144	17.545
Retraités en 1912	528	715
Total au 31 décembre 1912	12.672	18.260

Après vingt-cinq ans de versement, la retraite payée par la Société à un employé ou ouvrier de cinquante ans est de 51 fr. 44.

C'est là un appoint intéressant pour des agents qui touchent de la Compagnie une petite retraite.

Rappelons d'ailleurs qu'en prenant plusieurs parts l'assuré pourra recevoir la retraite maximum de 360 francs.

Nous donnons ci-dessous un tableau (1) indiquant le taux par 100 francs de l'avoir capitalisé qui est appliqué au calcul des retraites d'après l'âge de chaque sociétaire :

AGE de la mise à la retraite.	SOMMES effectivement versées.	AVOIR capitalisé après 25 ans de versement.	TAUX sur lequel sera calculée la pension.	MONTANT de la pension.	POURCENTAGE payé sur le total des sommes versées.
	fr.		p. 100.		p. 100.
50 ans.	325	632,69	8,13	51,44	15,82
51 —	325	632,69	8,32	52,63	16,19
52 —	325	632,69	8,52	53,90	16,58
53 —	325	632,69	8,72	55,17	16,97
54 —	325	632,69	8,94	56,56	17,40
55 —	325	632,69	9,18	58,08	17,87
56 —	325	632,69	9,42	59,60	18,33
57 —	325	632,69	9,69	61,30	18,86
58 —	325	632,69	9,97	63,08	19,40
59 —	325	632,69	10,28	65,04	20,01
60 —	325	632,69	10,61	67,13	20,65
61 —	325	632,69	10,97	69,40	21,35
62 —	325	632,69	11,34	71,75	22,07
63 —	325	632,69	11,76	74,40	22,89
64 —	325	632,69	12,21	77,25	23,77
65 —	325	632,69	12,69	80,29	24,70

L'œuvre accomplie par cette Société, une des plus anciennes parmi les Sociétés de retraites, est très intéressante, et il est à souhaiter que sa prospérité se développe de plus en plus.

A l'issue du banquet clôturant la fête annuelle donnée par la section d'Arles le 24 mai 1913, le représentant de M. Mauris Directeur, M. Prevat Ingénieur en chef de la Compagnie, s'exprimait en ces termes (2) :

« Mutualistes de la première heure, puisque voilà bientôt

(1) Circulaire n° 68 de la 230e, p. 11.

(2) Compte rendu de la 19e Assemblée générale ordinaire des délégués de section.

quarante ans que la 230e a été fondée, vous faites partie de cette phalange sans cesse grandissante de bons Français qui, unis par le cœur et laissant de côté les discussions qui divisent, se pressent autour du drapeau de la prévoyance et de la solidarité. Aux sacrifices faits par la Compagnie P.-L.-M. pour vous assurer une retraite dans vos vieux jours, vous voulez joindre les vôtres. C'est là, certes, un but des plus légitimes, et des plus dignes d'encouragement, car, ainsi que l'a dit dernièrement un apôtre de la mutualité : *c'est en apprenant à chacun à préparer sa pension de la vieillesse, que l'on pourra lutter avec succès contre tous les découragements, et que l'on donnera à la France des forces nouvelles de vie et d'avenir.*

« Ne craignez donc pas de mettre en lumière auprès de vos camarades non sociétaires les avantages qu'ils peuvent retirer du seul fait de se ranger à vos côtés; éveillez la conscience des indifférents, faites-leur sentir combien ils sont coupables de ne pas mieux se préoccuper de l'avenir, et vous verrez le nombre de vos adhérents croître de jour en jour.

« Avec les dirigeants que vous avez su vous donner et grâce à leur gestion prudente autant qu'avisée, vous pouvez aller de l'avant en toute sécurité.

« Poursuivez votre œuvre en toute confiance, elle est belle entre toutes et ne peut que réussir. »

§ 2. — La Ligue P.-L.-M. contre la tuberculose.

Cette société, dont le siège social est 3, rue de Lyon, à Paris, a été fondée en 1904, afin de venir en aide aux agents atteints de tuberculose, et de préserver du terrible fléau

ceux qui, étant dans leur entourage, jouissent d'une bonne santé.

Pour obtenir ce double résultat, la Ligue s'est attachée à faciliter aux malades le traitement à la campagne ou au sanatorium, en leur accordant une subvention qui compense dans une certaine mesure la retenue ou la demi-solde faite sur leurs appointements.

Actuellement, l'allocation de la Ligue est de 40 francs par mois, augmentée de 20 francs par la générosité de la Compagnie ; quoique minime, cette somme a pu permettre à quelques agents de quitter leur service et de se soigner avant qu'il soit trop tard, et à d'autres d'adoucir leurs derniers jours.

Malheureusement, tous les malades ne profitent pas toujours des avantages qui leur sont offerts parce que, dans la plupart des cas, ils ignorent leur état et le danger qui les menace.

La Ligue a été aussi amenée à constater que souvent la contagion venait de la famille, et que beaucoup d'agents étaient frappés après avoir donné leurs soins et s'être épuisés auprès de parents tuberculeux ; c'est pourquoi elle a résolu d'étendre son action non seulement aux agents, mais encore à tous ceux qui les entourent.

Dans son dispensaire, sont soignés gratuitement non seulement les sociétaires, mais encore les membres de leur famille.

Environ 4.500 consultations ont été données par M. le Dr Lièvre qui s'est spécialisé dans le traitement des maladies des bronches ; un grand nombre d'employés doivent à son expérience leur retour à la santé.

Depuis le milieu de l'année 1906 jusqu'au 31 décembre

1913, la Ligue a payé à 72 agents 8.592 journées de maladie, représentant la somme de 16.006 fr. 15, comprise l'allocation de la Compagnie.

Ces résultats ont été obtenus à l'aide d'une cotisation minime de 0 fr. 25 par mois.

La Ligue P.-L.-M. contre la tuberculose est certainement l'une des plus belles œuvres créées de nos jours par le mouvement mutualiste.

§ 3. — Le Souvenir P.-L.-M.

Le Souvenir P.-L.-M. est une association de protection mutuelle en cas de décès des employés et ouvriers des deux sexes de la Compagnie P.-L.-M.

Fondée le 12 juin 1907, son siège social est 88, rue Saint-Lazare, à Paris. Le but de l'œuvre est de recueillir, au moyen d'une cotisation minime, des fonds qui sont versés à la veuve du cotisant lors de son décès ; c'est une sorte de secours immédiat payé à la veuve ou aux enfants au moment du décès.

Au 31 décembre 1913, le nombre des sociétaires était de 2.266 se répartissant de la manière suivante :

Décédés : 97 ;

Radiés ou démissionnaires : 276;

Inscrits restants : 1.893, dont 145 retraités.

Les indemnités statutaires distribuées depuis le 12 janvier 1907 (date de la fondation de la Société) jusqu'au 31 décembre 1913 se sont élevées à 48.016 fr. 90, dont 11.000 francs pour l'année 1913.

Cette Société a fondé une filiale : « La filiale du Souvenir P.-L.-M. », qui a pour but de payer une indemnité au

sociétaire homme marié au moment du décès de sa femme.

Les fonds qui alimentent la caisse de la Société sont recueillis mensuellement ; la cotisation est de 0 fr. 30 par mois.

Les sommes versées à titre d'indemnité de décès sont assez faibles ; elles varient de 57 à 58 francs.

Cette filiale ne réunit que peu d'adhérents. Au 31 décembre 1913, le total de ses membres était de 227.

§ 4. — Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français.

Bien que cette Société ne soit pas composée uniquement d'agents du P.-L.-M., il nous a paru qu'elle devait rentrer dans le cadre de cette étude, parce qu'elle était à la fois la plus puissante de toutes les sociétés mutuelles de chemins de fer, et parce qu'en fait, bien que formée d'agents de toutes les Compagnies, elle groupait dans son sein plus d'agents du P.-L.-M. que toutes les autres sociétés P.-L.-M. réunies.

L'Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer a été autorisée par décision ministérielle du 10 novembre 1880 et par arrêté préfectoral du 16 du même mois.

Un décret du 12 janvier 1883 la reconnaissait d'utilité publique, et ses statuts furent successivement modifiés par décrets des 12 janvier 1889, 17 août 1896, 1er mai 1900, 5 octobre 1900, 11 août 1906, 3 juin 1909.

L'Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer, est à la fois Caisse de retraites et Caisse de secours et d'assurance en cas de décès.

Elle a pour but :

1° D'assurer à ses membres fondateurs et titulaires des deux sexes une pension de retraite ;

2° D'assurer, au décès de tout sociétaire actif ou retraité, un capital dont le montant est versé soit à son conjoint survivant, soit à ses enfants légitimes ou naturels reconnus, soit à sa mère veuve ;

3° De fournir aux mêmes membres fondateurs et titulaires des secours éventuels de maladie, à prélever sur des fonds spéciaux ;

4° De fournir aux femmes sociétaires des secours de maternité.

L'Association se compose :

a. De membres fondateurs ;

b. De membres titulaires ;

c. De membres honoraires ;

d. De membres retraités.

Les conditions requises pour être membre titulaire sont les suivantes :

Être Français ou naturalisé Français ;

Être âgé de dix-huit ans au moins et de quarante-cinq ans au plus ;

N'être atteint d'aucune maladie chronique ou incurable, et subir, pour le constater, une visite médicale si l'Association le juge à propos ; présenter une commission régulière, un livret d'ouvrier ou un certificat justifiant de sa présence depuis trois mois au moins dans un chemin de fer français (les femmes sont admises à devenir membres de l'Association) ;

Verser mensuellement, savoir : pour la retraite et pour l'assurance au décès, une cotisation de 1 à 10 francs par

fraction individuelle de 1 franc ; pour le fonds de secours 0 fr. 30, et 0 fr. 10 pour les frais généraux.

L'Association est administrée par un Conseil composé de trente et un membres, élus au scrutin de liste par l'Assemblée générale. Chacun des six grands réseaux est représenté par trois administrateurs.

Les administrateurs sont élus pour trois ans et renouvelables par tiers tous les ans.

Le Conseil d'administration statue sur toutes les demandes de secours, de pensions et de liquidations d'assurance, arrête les comptes du trésorier, dresse le budget de l'Association, et détermine le mode de placement des fonds.

Les ressources de l'Association comprennent :

Les cotisations et souscriptions de ses membres ;

Les subventions qui pourraient lui être accordées ;

Le produit des ressources créées à titre exceptionnel et, s'il y a lieu, avec l'agrément de l'autorité compétente ;

La moitié des dons et legs dont l'acceptation aura été autorisée sans affectation spéciale ;

Le produit des intérêts de retard ;

Le revenu de ses biens et valeurs.

Le fonds de réserve comprend :

La moitié des libéralités autorisées sans affectation spéciale ;

Les sommes versées pour le rachat des cotisations des membres honoraires ;

Le dixième des subventions qui pourront lui être accordées ;

Le dixième du produit des ressources créées à titre exceptionnel et, s'il y a lieu, avec l'agrément de l'autorité compétente ;

Le dixième du produit des intérêts de retard.

Dès qu'un sociétaire est inscrit à l'Association, on lui ouvre un compte individuel de retraite qui sert à la préparation des inventaires, à la liquidation des pensions de retraite et des capitaux assurés en cas de décès, et à l'attribution de l'actif social en cas de dissolution.

Ce compte est tenu de manière à faire ressortir la progression de l'avoir de chaque sociétaire.

On y porte : les cotisations versées chaque année ; les bonifications par tête allouées par les Assemblées générales, à titre de première participation dans les ressources sociales disponibles, les intérêts, la part correspondante des capitaux abandonnés par les sociétaires démissionnaires, radiés ou décédés.

Tout membre fondateur ou titulaire a droit, à partir de cinquante ans d'âge, et s'il compte au moins dix ans de versements effectifs, à la liquidation de sa retraite ; s'il diffère l'entrée en jouissance de sa retraite, il a la faculté de continuer ou non ses versements.

La liquidation de la retraite se fait de la manière suivante :

Le compte individuel du sociétaire est clos à la date d'entrée en jouissance.

L'avoir de liquidation du titulaire est arrêté au montant des comptes individuels, multipliés par le coefficient d'inventaire adopté par la précédente Assemblée générale.

La retraite à laquelle le sociétaire a droit est égale à la rente viagère qui correspond, d'après le barème en vigueur, à l'avoir de liquidation ainsi calculé.

Toute retraite une fois liquidée est invariable ; elle est payable par moitié à terme échu.

La retraite peut être liquidée avant cinquante ans d'âge mais après dix ans de présence dans l'Association, au profit des membres qui justifient de blessures ou d'infirmités entraînant une incapacité absolue de travail.

Tout sociétaire est assuré, en cas de décès, pour un capital qui dépend de la moyenne annuelle des cotisations versées.

Au décès d'un sociétaire ayant au moins deux années de présence dans l'Association, et vingt-quatre mois de versements effectifs, le capital assuré sur sa tête appartient exclusivement, et dans l'ordre ci-après, soit à son conjoint survivant, non divorcé ou séparé de corps, à la condition que le mariage remonte à plus de deux ans, soit à ses enfants âgés de moins de dix-huit ans et reconnus par lui depuis au moins deux ans, soit enfin à sa mère veuve, si elle était à sa charge.

Au décès d'un sociétaire retraité, le capital assuré sur sa tête appartient exclusivement, et dans le même ordre, aux mêmes ayants droit.

Nous avons vu, dans l'exposé du but de l'Association, qu'il existait un fonds de secours pour maladie, ainsi que des secours de maternité.

Le fonds de secours se compose :

Du produit d'un versement mensuel de 0 fr. 30 ;

Des dons et ressources exceptionnelles ayant cette affectation spéciale ;

Du revenu de ces fonds.

L'Assemblée générale des délégués des diverses sections de l'Association, fixe chaque année le montant du secours journalier de maladie pour chacune des catégories de sociétaires, hommes et femmes, ainsi que, pour cette der-

nière catégorie, le taux de l'allocation de maternité.

On a calculé qu'un sociétaire versant 1 franc par mois depuis l'âge de dix-huit ans toucherait, en prenant sa retraite à soixante ans, une rente annuelle de 144 fr. 91.

S'il versait	2	francs	par mois, il toucherait...		280 fr. 01
—	3	—	—	— ...	415 fr. 11
—	4	—	—	— ...	550 fr. 21
—	5	—	—	— ...	685 fr. 31
—	6	—	—	— ...	820 fr. 41
—	7	—	—	— ...	956 fr. 51
—	8	—	—	— ...	1.090 fr. 61
—	9	—	—	— ...	1.225 fr. 71
—	10	—	—	— ...	1.360 fr. 81

Les avantages offerts par l'Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer ou personnel sont très appréciables. Cette société, qui depuis plus de trente ans a fait ses preuves, est toujours de plus en plus prospère. Elle accueille actuellement, en plus des agents des six grands réseaux, ceux de la Petite et de la Grande Ceinture et ceux du Métropolitain de Paris (1).

§ 5. — L'Union nationale des cheminots.

L'abominable agression dont fut victime la France au début du mois d'août 1914 avait fait apparaître aux yeux de tous les citoyens la glorieuse tâche qui leur incombait s'ils voulaient sauvegarder, avec leur existence propre, le vaste et précieux patrimoine de civilisation que leur avaient légué les siècles passés.

---

(1) Nous pouvons ajouter à la liste des œuvres mutualistes que nous venons d'étudier : la Société philanthropique des agents classés au service de la voie et l'Orphelinat des chemins de fer français.

Les agents de la Compagnie P.-L.-M. n'hésitèrent pas à donner l'exemple, et le premier appel de mobilisation générale les trouvait tous à leur poste, prêts à faire leur devoir.

Ils pensèrent toutefois que leur effort ne devait pas se limiter à la mission que réclamaient d'eux leurs attributions professionnelles.

S'inspirant des principes de solidarité qui sont de règle dans la corporation, ils contribuèrent à fonder l' « Union nationale des cheminots » (1), destinée à secourir les victimes de la guerre.

Comme la plupart des initiatives, celle-ci rencontra au début des difficultés assez sérieuses, notamment en ce qui concerne sa mise en application.

Ces difficultés, malgré tout, furent en partie surmontées, et le total des fonds provenant exclusivement des souscriptions individuelles volontairement consenties par le personnel de tous les réseaux français dépassait, au 1er juin 1915, 2.500.000 francs (2).

L'œuvre réalisée à cette date par l'Union nationale est considérable, si l'on examine le relevé des sommes allouées par ses soins aux œuvres dont voici la liste :

Réfugiés des départements envahis, 100.000 francs ; Comité franco-belge, 25.000 francs; Orphelinat des armées, 50.000 francs ; Croix-Rouge, 2.000 francs ; Vêtements et victuailles aux enfants d'Ypres, 1.000 francs ; Cantines, 1.900 francs ; Œuvre du bon feu, 4.320 francs ; Sauvegarde

---

(1) Union nationale des cheminots en faveur des victimes de la guerre ; siège social, 43, rue Saint-Lazare, Paris.

(2) En principe, la cotisation mensuelle de chaque agent devait être au moins égale à la valeur du salaire journalier touché par cet agent.

des enfants, 10.000 francs ; Office central de maternité, 2.000 francs ; Œuvres du XVe arrondissement, 5.000 francs ; Œuvre d'assistance aux éclopés, 5.000 francs ; Œuvre des soldats aveugles, 5.000 francs ; Ouvroirs et vestiaires, 101.647 francs ; Vêtements aux soldats sur le front, 18.220 francs ; Œuvres locales et départementales, 915.000 francs ; Comité du secours national, 1.200.000 francs.

Grâce à la cotisation volontaire des cheminots, l'Union a pu apporter un adoucissement sensible et surtout immédiat à bien des misères et à bien des souffrances causées par la guerre, en distribuant, aux agents réfugiés ou mobilisés et à leurs familles, des vêtements ou des secours pécuniaires.

Elle a de plus, contribué à soutenir le moral de nos admirables combattants par l'envoi opportun d'objets appropriés à leurs besoins (imperméables, lainages, vêtements, etc.).

La plupart de ces objets, ainsi que les vêtements distribués aux réfugiés, ont été confectionnés dans des ouvroirs patronnés par l'Union, ce qui lui a permis ainsi de faire travailler dans de bonnes conditions un grand nombre d'ouvrières.

L'Union organise actuellement le « Mois des cheminots », c'est-à-dire que toutes les souscriptions reçues pendant le mois de mai 1915 seront entièrement employées à secourir les cheminots mutilés ou infirmes, les veuves et orphelins des cheminots.

Dès le début de sa fondation, l'Union s'est imposée d'elle-même à l'attention des pouvoirs publics. MM. Poincaré, président de la République, Viviani, président du Conseil, Deschanel et Dubost, présidents de la Chambre et du Sénat, ont officiellement encouragé le Comité direc-

teur, reconnaissant la noblesse et la haute portée morale de l'œuvre entreprise.

Dans une réunion familiale organisée, le 25 décembre 1914, en faveur des enfants des cheminots belges et français réfugiés et mobilisés, M. Marcel Sembat, ministre des Travaux publics, après avoir félicité les organisateurs de cette réunion, rappelé les résultats magnifiques de la souscription organisée par l'Union des cheminots, s'exprimait en ces termes :

« *Oui, félicitons les cheminots de leur élan admirable de solidarité, et en même temps du zèle et du dévouement qu'ils n'ont pas cessé d'apporter à leur tâche depuis qu'a sonné l'heure redoutable et glorieuse de la mobilisation et de la guerre.*

. . . . . .

« *Dans cette œuvre de défense nationale, je le répète, les cheminots ont été au premier rang ; les uns ont été envoyés au front et, tous les jours, l'écho de leur héroïsme nous parvient ; les autres, pour n'être pas sur le front, n'en prodiguent pas moins, à toutes les heures d'un métier pénible et difficile, un admirable dévouement.*

« *Je ne veux pas qu'on distingue les uns d'avec les autres ; ceux qui ne sont pas sur le front iraient demain joyeusement s'il le fallait, et le travail qu'ils accomplissent, jour par jour nuit par nuit, n'est pas moins essentiel à la défense nationale que l'héroïque effort de nos soldats et des soldats belges.*

« *Cet élan, vous le voyez, en cette fête, a renversé les barrières, effacé toutes les divisions, et l'* « *Union nationale* » *— que beau mot! — groupe désormais dans ses rangs tous les représentants de tout le personnel des chemins de fer.*

« *Mesdames, Messieurs,*

« *Vous vous joindrez à moi pour remercier et pour féliciter l'* « *Union nationale des cheminots* » *et vous vous souviendrez que, si elle vous offre aujourd'hui cette fête de solidarité fraternelle, elle était hier et elle sera demain à la besogne pour distribuer jusque sur le front des vêtements à nos soldats et pour leur apporter, en même temps, le témoignage de l'admiration profonde et de l'ardente affection que toute la nation a pour les armées alliées.* »

Nous n'avons rien à ajouter aux paroles du ministre. Son discours est le plus bel éloge que nous puissions faire de l'Union nationale.

Nous sommes persuadés que demain, comme hier, les cheminots français sauront faire tout leur devoir et que, unis par les liens de la plus étroite solidarité, ils voudront prélever sur leurs salaires, non seulement le superflu, mais encore un peu du nécessaire, pour venir secourir les malheureuses victimes de la barbarie allemande.

SECTION III

Les coopératives du P.-L.-M.

Il existe un grand nombre de Sociétés coopératives constituées par des agents du P.-L.-M., plus de cinquante, mais la plupart ne comprennent guère que 300 à 500 adhérents environ ; elles ont été constituées dans des villes de moyenne importance où le nombre des employés est forcément restreint, et elles n'ont pas une action très étendue.

Il n'entre pas dans le cadre de ce travail d'étudier en détail ces diverses sociétés ; nous nous contenterons simplement d'examiner le fonctionnement de la principale d'entre elles, dont le siège social est à Paris : l'Union P.-L.-M.

Nous exposerons ensuite le but poursuivi par un organisme corporatif important tant au point de vue du nombre des sociétés qu'il groupe sous son égide, que de l'influence qu'il a sur le mouvement coopératif en France ; nous voulons parler de la Fédération des Sociétés coopératives de consommation des employés de chemin de fer P.-L.-M., Est et diverses.

Cette Fédération patronne deux œuvres intéressantes : l'une essentiellement coopérative : le « Moulin fédéral coopératif », et l'autre plutôt mutualiste, la « Caisse des œuvres sociales de la Fédération ».

§ 1. —L'Union des employés des chemins de fer P.-L.-M.

Cette société est la plus importante des coopératives des agents de la Compagnie P.-L.-M. Elle groupe environ 15.000 adhérents.

Son siège social est à Paris, rue Parot, nº 13 ; c'est à cette adresse également que sont situés les magasins de vente coopératifs.

Comme l'indique l'article premier des statuts, cette Société est constituée sous la forme anonyme à capital variable, suivant la loi du 24 juillet 1867, modifiée par la loi du 1er août 1893.

La Société a pour but :

1º De fournir à ses actionnaires et adhérents des produits et marchandises de qualité vraie et de poids sincère ;

2º De réaliser, par création de magasins coopératifs, et au profit de ses actionnaires et adhérents, des économies sur leurs dépenses de consommation et d'entretien ;

3º De procurer à ses actionnaires et adhérents des avantages divers au moyen d'ententes avec des maisons de commerce particulières.

La Société peut en général, faire toutes opérations susceptibles d'aider au développement de son objet.

Toutes les ventes consenties par les maisons de commerce particulières et dans les magasins de la Société aux actionnaires et adhérents sont faites au comptant, sauf les dérogations déterminées par le règlement intérieur établi par l'Assemblée constitutive.

La durée de la Société est fixée à cinquante ans, à compter de la date de sa constitution définitive, sauf les cas

de prorogation ou de dissolution anticipée prévus aux statuts.

Le capital social a été fixé au début, à la somme de 5.000 francs, divisée en deux cents actions de 25 francs. Le montant des actions devait être payé en espèces, soit 1/10e en souscrivant (2 fr. 50) et le surplus au fur et à mesure des besoins sur appel du Conseil d'administration, et après autorisation de l'Assemblée générale.

La Société se compose d'actionnaires et d'adhérents.

Les actionnaires sont ceux qui sont propriétaires d'actions.

Les adhérents sont ceux qui sont consommateurs dans les magasins de la Société ou dans les maisons de commerce agréées par elle. Les actionnaires sont en même temps adhérents consommateurs.

Nul ne peut être actionnaire ou adhérent s'il n'est agent de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à un titre quelconque, ou agent d'un service commun à cette Compagnie et à une autre.

Nul n'est admis comme actionnaire qu'en vertu d'une décision du Conseil d'administration, rendue en conformité du règlement intérieur, sauf recours à l'Assemblée générale des actionnaires.

Pour être admis comme adhérent, il suffit de remplir et signer une fiche d'adhésion indiquant l'emploi occupé aux chemins de fer P.-L.-M. et d'acquitter le prix d'une carte d'identité.

Cette carte est nominative, personnelle, matriculée, incessible. Elle est renouvelable par périodes triennales. Son prix est fixé par le règlement intérieur. (Il est de 0 fr. 20.)

Tout actionnaire a le droit de se retirer de la Société mais à la condition que cette retraite n'ait pas pour effet de réduire le capital social au-dessous du chiffre de 5.000 francs.

Le titre IV des statuts nous renseigne sur la manière dont la Société est administrée.

Art. 19. — La Société est administrée par un Conseil composé de vingt et un membres pris parmi les actionnaires et nommés par l'Assemblée générale.

Art. 20. — Le Conseil se renouvelle en entier tous les deux ans. Ses membres sont toujours rééligibles.

Art. 21. — Pendant la durée des fonctions de chaque administrateur, les actions lui appartenant sont affectées à la garantie de tous les actes de la gestion ; elles sont inaliénables, frappées d'un timbre indiquant l'inaliénabilité et déposées dans la caisse sociale.

Le Conseil a tous pouvoirs pour la gestion des biens et affaires de la Société.

Une Assemblée générale a lieu tous les ans; elle représente l'universalité des actionnaires.

Par les soins du Conseil d'administration, il est dressé, chaque semestre, un état sommaire de la situation de la Société, actif et passif.

Sur les bénéfices annuels, déduction faite des frais et charges, il est prélevé :

1° 5 p. 100 de ces bénéfices pour constituer le fonds de réserve légale ;

2° Une somme nécessaire pour fournir aux actionnaires 3 p. 100 d'intérêt sur le capital versé sur leurs actions, sans report d'une année sur l'autre.

Le surplus est affecté à une réserve spéciale destinée à

faire face aux variations des cours des marchandises ou au développement de la Société, et à faire face aux dépenses extraordinaires et imprévues.

Le paiement des intérêts ci-dessus a lieu aux époques et de la manière fixées par l'Assemblée générale.

Il n'y a en fin d'année aucune répartition des bénéfices aux adhérents ; c'est là pourtant le grand principe sur lequel en général sont fondées les coopératives; c'est pour elles, comme le fait justement remarquer M. Gide (1), le moyen d'assurer le développement de la Société en donnant à chaque coopérateur une rémunération proportionnelle à son zèle, à son assiduité.

La Société se contente donc de vendre un peu meilleur marché ; en fait, en examinant de près la brochure de la Société qui contient le prix courant, on constate que ces prix sont sensiblement égaux aux prix ordinaires du commerce.

L'intérêt de cette coopérative réside surtout dans les avantages spéciaux consentis à ses adhérents par de grandes maisons de commerce qui font des rabais variant de 5 à 25 p. 100 ; un titre spécial du règlement intérieur est d'ailleurs consacré à cette question des fournisseurs. Les fournisseurs de l'Union P.-L.-M. déclarent se soumettre aux règles ci-après :

Ils sont inscrits à leurs frais sur le catalogue des fournisseurs de l'Union P.-L.-M. avec l'indication des avantages qu'ils offrent aux adhérents.

Ces avantages sont accordés dans les conditions fixées

---

(1) Gide (Charles), *Les Sociétés coopératives de consommation*, p. 38 et 39.

par le Conseil d'administration et, en général, suivant les dispositions suivantes :

Les maisons de commerce particulières et autres personnes exerçant un art ou une industrie quelconque qui s'engagent, soit par traité spécial, soit par une annonce particulière insérée dans les publications faites par le Conseil d'administration (circulaires, brochures, catalogues, etc.), à consentir une réduction aux adhérents de l'Union P.-L.-M., sont tenues de faire cette réduction aux membres de la famille des adhérents demeurant avec eux et étant à leur charge.

Cette réduction, qui est fixée à l'avance et qui n'est exigible que sur les paiements au comptant, ne peut en aucun cas se confondre avec celle que l'adhérent aurait pu obtenir avant de décliner sa qualité de membre de l'Union P.-L.-M.

Elle doit être consentie par le fournisseur aussi bien sur les réparations que sur les articles en solde ou en liquidation, à moins de stipulations contraires dont les adhérents sont avisés par les soins du Conseil d'administration.

Les réductions consenties par les maisons de commerce particulières sont faites soit directement à l'adhérent sur présentation de la carte d'identité au moment du paiement soit par l'intermédiaire du Conseil d'administration sur le montant des relevés des factures nominatives et acquittées délivrées aux adhérents par ces maisons.

Dans ce dernier cas, le trésorier du Conseil d'administration se charge de répartir les escomptes afférents aux factures par l'intermédiaire des actionnaires représentant les adhérents titulaires de ces factures.

Les frais d'imprimés occasionnés à la Société par ces répartitions, qui sont faites mensuellement, sont couverts

par les fournisseurs au prorata de leur chiffre d'affaires avec la Société.

Les maisons de commerce en gros peuvent être admises à fournir directement les adhérents sans réduction sur leurs tarifs de gros.

A défaut de traités spéciaux, les engagements passés entre les maisons de commerce particulières et le Conseil d'administration sont valables trois ans.

Toutefois, en cas de plainte par écrit signée d'un adhérent contre un fournisseur, et si ce fournisseur refuse d'accorder la réduction qu'il s'est engagé à consentir, le Conseil d'administration a le droit de prononcer, après enquête, la radiation dudit fournisseur sans que ce dernier puisse réclamer aucune indemnité ni dédommagement quelconque.

Le Conseil d'administration informe ses adhérents, par les voies qu'il juge à propos, des radiations de fournisseurs, sans que les radiés aient à se plaindre à ce sujet.

En résumé, la Société l'Union P.-L.-M., comme un grand nombre de sociétés similaires fondées par des employés de l'État ou des communes, se tient à l'écart du mouvement coopératif.

C'est ce que déplore M. Gide, qui constate avec regret que les sociétés de ce genre se désintéressent de toutes les fins sociales.

Il est d'ailleurs obligé de reconnaître qu'elles rendent néanmoins de grands services à leurs membres. C'est le cas pour l'Union P.-L.-M.

§ 2. — La Fédération des Sociétés coopératives de consommation des employés des chemins de fer P.-L.-M., Est et diverses.

Fondée à Lyon il y a vingt-cinq ans, son siège social se trouve à Grenoble (Isère), 12, rue du Quatre-Septembre

Aux termes de l'article premier des statuts de la Fédération, les Sociétés coopératives de consommation des employés P.-L.-M. et autres qui adhèrent ou adhéreront aux dits statuts, forment entre elles une association amicale.

La Fédération a pour but :

1° De centraliser les achats des Sociétés, afin d'obtenir de meilleures conditions et de mettre en contact direct le consommateur et le producteur, en réalisant, dans la mesure du possible, la suppression des intermédiaires ;

2° De développer, parmi les coopérateurs et les agents des Compagnies P.-L.-M. et Est, les idées généreuses de solidarité et de fraternité, et de resserrer davantage les liens d'amitié et de camaraderie qui les unissent entre eux, en créant au besoin, des œuvres de solidarité sociale et de défense mutuelle contre les revers de l'existence ;

3° De vulgariser le principe coopératif en aidant à la création de nouvelles sociétés coopératives et en secondant les efforts de leurs initiateurs.

Art. 3. — La Fédération n'ayant d'autre but que la réalisation de la formule coopérative, les Sociétés adhérentes s'interdisent toute incursion dans le domaine professionnel et administratif sous le couvert de leur groupement fédéral.

Admission des Sociétés. — Toutes les Sociétés coopératives P.-L.-M. et Est peuvent faire partie de la Fédération comme Sociétés fédérées.

Leur admission est soumise à l'examen du bureau-directeur, qui devra soumettre au Conseil fédéral les demandes qui ne lui paraîtraient pas susceptibles d'être acceptées, puis faire connaître le cas échéant au Congrès annuel, les motifs pour lesquels la demande d'admission d'une Société aura été différée.

Le Congrès statue en dernier ressort.

Dans le but de fortifier et d'étendre l'influence bienfaisante de la Fédération, et de lui permettre de réaliser le plus largement possible son programme, d'autres sociétés pourront être admises comme associations correspondantes.

Ces associations recevront toutes les circulaires et publications quelconques de la Fédération, mais elles ne pourront jamais intervenir dans l'administration ni dans la discussion des affaires de la Fédération dont elles sont absolument exclues.

Congrès annuel. — Au printemps de chaque année (avril ou mai) les délégués des Sociétés fédérées et correspondantes se réunissent en Congrès.

Ce Congrès a lieu dans un centre coopératif de la Fédération désigné par le Congrès précédent ou, à son défaut, par le Conseil fédéral. Dans ce cas, le bureau-directeur soumet la décision à l'acceptation des Sociétés fédérées.

La date de la réunion du Congrès annuel est fixée par le bureau-directeur, d'accord avec le Conseil fédéral.

Les Sociétés affiliées, fédérées ou non, peuvent se faire

représenter au Congrès par autant de délégués qu'elles comprennent de fois deux cents membres.

Néanmoins une Société comptant un nombre de membres inférieur à deux cents a droit à un délégué.

Le Congrès nomme les membres du bureau-directeur, du Conseil fédéral et de la Commission de contrôle.

Il nomme également les commissions nécessaires pour l'étude et la préparation des affaires qui lui sont soumises, choisit les fournisseurs des Sociétés pour l'année suivante et passe les marchés utiles.

Il vérifie et approuve, s'il y a lieu, les comptes de dépenses du bureau-directeur.

Ces comptes doivent être appuyés de pièces justifiant l'emploi des fonds.

Il discute et approuve s'il y a lieu, les questions relatives au fonctionnement de la Fédération et soumises à ses délibérations.

Les discussions politiques et religieuses sont formellement interdites dans les séances du Congrès.

Bureau-directeur. — Le Bureau-directeur de la Fédération se compose de trois membres au moins et de sept au plus. Ils doivent être choisis parmi les membres P.-L.-M. des Sociétés fédérées.

Son rôle est multiple. Il reçoit les commandes des Sociétés fédérées et les adresse aux négociants ou producteurs agréés comme fournisseurs de la Fédération, procède à des marchés fermes, reçoit les plaintes des Sociétés contre les fournisseurs, décide sur les demandes d'affiliation formulées par les Sociétés, convoque le Congrès annuel dont il arrête l'ordre des travaux, et centralise tous les docu-

ments nécessaires pour l'étude des questions figurant à l'ordre du jour.

Le bureau-directeur peut s'entendre avec d'autres groupements pour la défense des intérêts coopératifs.

Conseil fédéral. — Le Conseil fédéral imprime au groupement fédéral la direction morale et matérielle indiquée par les votes du Congrès annuel.

Il se compose :

1° Des membres du bureau-directeur ;

2° De sept délégués des Sociétés fédérées nommés par le Congrès lui-même.

Ce Conseil se réunit au siège social de la Fédération au moins trois fois par an, dans le courant des mois de février, juin, octobre, et plus souvent si c'est nécessaire.

Au cas où des circonstances le motiveraient, il peut également se réunir sur un autre point désigné par la lettre de convocation de la réunion.

Il délibère sur toutes les affaires de la Fédération, et présente au Congrès annuel un rapport spécial donnant son avis sur la marche générale du groupement fédéral.

Les fonctions de membres du Conseil fédéral sont gratuites.

Commission de contrôle. — Une Commission de contrôle est instituée auprès du Conseil fédéral.

Elle se compose de trois membres au moins, et de cinq au plus, et peut compter un délégué qui n'appartient pas à la Compagnie P.-L.-M.

Elle choisit dans son sein un président et un secrétaire.

La Commission de contrôle a dans ses attributions la vérification de la comptabilité et des opérations financières.

Ressources de la Fédération. — Les Sociétés fédérées paient une cotisation annuelle de 5 centimes par sociétaire avec minimum de 10 francs.

Cette cotisation est payable d'avance.

Les ressources de la Fédération se composent :

1° Du montant des cotisations et des versements des Sociétés ;

2° Des dons et libéralités qui peuvent être faits en sa faveur ;

3° Des produits du *Bulletin de la Fédération.*

4° Des sommes qui pourront lui échoir d'une manière quelconque.

L'avoir de la Fédération est mis à la disposition du bureau-directeur, pour lui permettre d'assurer d'une manière convenable le fonctionnement de celle-ci au mieux des intérêts des Sociétés. Par suite, tous les frais nécessités par l'administration de la Fédération (correspondances, imprimés, publications, personnel, missions, etc.) sont prélevés par le bureau-directeur sur les fonds mis à sa disposition.

Toutefois, les dépenses particulières faites sur la demande et pour le compte des Sociétés sont imputées au compte personnel de chacune d'elles.

Les dépenses occasionnées par le déplacement des membres du bureau-directeur, du Conseil fédéral et de la Commission de contrôle, et par le fonctionnement de la Fédération, sont supportées par la caisse du groupement fédéral.

Les sommes provenant des remises supplémentaires accordées à la Fédération, par les fournisseurs officiels, sur l'ensemble des livraisons annuelles faites aux Sociétés, sont réparties à ces dernières au prorata de leurs achats, conformément aux décisions du Congrès.

Toutefois, avant toute répartition, un prélèvement de 0 fr. 10 pour 100 francs d'achats est fait sur ces remises pour être versé, savoir :

0 fr. 25 en atténuation de frais généraux ;

0 fr. 15 à la Caisse des Œuvres sociales de la Fédération.

Les fonds restant disponibles à la fin de chaque année, sont convertis en valeurs à lots, autant que possible en actions ou obligations des chemins de fer P.-L.-M., et constituent un fonds de réserve qui ne sera pas soumis à la répartition entre les Sociétés.

Les Sociétés qui se retirent de la Fédération, ainsi que celles qui en sont exclues, ne peuvent exercer aucune revendication sur ces fonds.

Au cours du vingt-cinquième Congrès des Sociétés coopératives de consommation P.-L.-M., tenu à Alger les 27, 28 et 29 mars 1913, M. Bernier, vice-président du Conseil fédéral, rendant compte de la marche générale du groupement pendant l'année 1912, s'exprimait ainsi (1) :

« Chaque année se développent, se complètent les différents services créés en vue du bien-être, des facilités d'approvisionnement des Sociétés fédérées.

« Il y a quelques années, après les Œuvres sociales, la Mutualité maternelle, c'était le Moulin fédéral coopératif qu'on installait à Prissé et en l'avenir duquel, grâce au dévouement de ses administrateurs délégués, nous pouvons maintenant avoir toute confiance.

« La dernière création de la Fédération est celle des Conférences commerciales régionales dont le succès s'affermit à chaque nouvelle réunion.

---

(1) Compte rendu des séances du Congrès, p. 19.

« Mieux que dans un Congrès, les questions commerciales peuvent être étudiées avec fruit dans ces Conférences qui groupent jusqu'à 70 délégués. On s'y trouve mieux pour discuter des offres bien définies, traiter des marchés d'ensemble, des achats en gros — avec documents à l'appui — avec l'expérience personnelle des délégués pour les besoins de leurs Sociétés respectives. On n'y est pas distrait, comme dans un Congrès, par les nombreuses questions d'à côté, par la longueur des travaux et la multiplicité des séances et des discussions.

« Avec cette nouvelle organisation, l'examen si laborieux, si imparfait aussi, en Congrès des affaires commerciales sera simplifié ; toute la préparation matérielle pourra se faire en réunion des Conférences régionales, et le Congrès n'aurait qu'à sanctionner les décisions prises pour le choix ou l'élimination des fournisseurs. Il serait allégé de cette façon, d'une partie considérable de ses travaux dans les affaires commerciales. Enfin, pour les marchés, cela permettrait de choisir le moment opportun pour les traiter.

« Il serait à souhaiter que l'organisation des Commissions commerciales fût arrêtée et complétée dans ce sens. C'est un vœu que je soumets à votre bienveillante attention. »

A l'heure actuelle, la Fédération groupe dans son sein 138 Sociétés ; c'est là un chiffre considérable, si on le compare au chiffre total des Sociétés coopératives de France qui, d'après les renseignements statistiques publiés dans le petit traité de M. Gide, serait de 1.880 Sociétés environ.

Ces beaux résultats sont dus en grande partie au zèle des membres du bureau-directeur de la Fédération, qui sont de vrais coopérateurs et des propagandistes fervents.

Ils sont dus aussi à l'énergie et au dévouement au-dessus de tout éloge du vénéré et sympathique président de la Fédération, M. Chiousse, chef de bureau de la Compagnie P.-L.-M., à Grenoble.

Au cours de l'année 1912, M. Chiousse a fait, dans diverses villes du réseau, plus de vingt conférences de propagande.

Depuis plus de trente ans, il a propagé dans toute la France les vrais principes des « Équitables pionniers de Rochdale ».

Il a fait la preuve que l'unité et l'union coopératives n'étaient pas de vains mots.

La Caisse des œuvres sociales de la Fédération des Sociétés P.-L.-M., Est et diverses.

La Caisse des œuvres sociales de la Fédération des Sociétés P.-L.-M., Est et diverses, est un groupement qui a pour but :

1° De venir en aide aux veuves et orphelins des sociétaires, au moment du décès du chef de famille, et à ceux qui se trouvent ensuite dans le besoin ;

2° D'assurer aux sociétaires et à leurs familles la délivrance des médicaments pharmaceutiques aux meilleures conditions de prix et de qualité ;

3° De faire bénéficier ses membres, dans la mesure du possible, de réductions sur les frais funéraires.

Pour répondre aux besoins qu'elle s'impose, la Caisse comprend les services ci-après :

a. Le secours immédiat remis aussitôt après le décès du sociétaire ;

ÉTAT GÉNÉRAL DES SOCIÉTÉS ADHÉRANT A LA FÉDÉRATION

SOCIÉTÉS COOPÉRATIVES P.-L.-M.			NOMBRE de membres.
Alais	Gard	*La Ruche*, 12, r. de l'Abbaye	539
Alger	Alger	22, rue Sadi-Carnot	434
Ambérieu	Ain		630
Annemasse	Hte-Savoie		323
ARLES	B.-du-R	*La Fraternelle* (boulangerie)	270
Arles	id.	rue Favorin, 6	238
Auxonne	Côte-d'Or		85
Bellegarde	Ain		464
Besançon	Doubs	Rue Suart	543
Bourg	Ain		331
Chagny	S.-et-L.		147
Chalon-sur-Saône	id.		156
Chambéry	Savoie	Place de la Gare	692
Clamecy	Nièvre		127
Clermont-Ferand	Puy-de-D	55, rue Delarbre	562
Cluny	S.-et.-L		133
CONSTANTINE	Const		510
Dole	Jura		427
Gannat	Allier		142
Givors	Rhône	*Le Sémaphore*	246
Grenoble	Isère	39, avenue de Vizille	900
Grigny	Rhône		177
Langeac	Hte-Loire		240
Laroche	Yonne	La Cité (par Migennes)	378
La Voulte	Ardèche		204
Le Teil	id.	Rue Kléber	354
Lons-le-Saunier	Jura	27, rue Perrin	201
Le Puy	Hte-Loire	*La Pacifie.*, r. de la Chèvrerie, 12	206
Lyon	Rhône	*La Vigie*, 7, quai Perrache	102
Lyon	id.	22, rue du Bélier	2447
Lyon	id.	*Vaise*	291
Lyon	id.	*La Fraternelle*, chemin de la Fraternelle, Grand-Trou	433
Macon	S.-et-L		431
Miramas	B.-du-R		150
Modane	Savoie		375
Montargis	Loiret		270
MONTCHANIN	S.-et-L	(Boulangerie)	83
MONTÉLIMAR	Drôme	(Chauffage, retraités), 95, avenue du Teil	50
MONTEREAU	S.-et-M	(Chauffage, retraités)	50
Nevers	Nièvre		100
Nice	Alp.-Mar	22, rue Reine-Jeanne	217
Nimes	Gard	*La Famille*, 5, rue Richelieu	250
Oullins	Rhône	*La Renaissance*, 10, rue Orcel	1071
Paray-le-Monial	S.-et-L		70
Pierrelatte	Drôme		111

SOCIÉTÉS COOPÉRATIVES P.-L.-M. (*Suite*).			NOMBRE de membres.
ROANNE	Loire	36, rue du Phénix	417
ROMANS (Bourg-de-P.)	Drôme		135
SAINT-CLAUDE	Jura	*La Familiale*	191
SAINT-ÉTIENNE	Loire	*La Locomotive*, avenue Denfert-Rochereau	1115
St-GERMAIN-DU-FOS	Allier		618
St-RAMBERT-D'AL	Drôme		93
TARASCON	B.-du-R.	*L'Economique*, 31, pl. du Marché.	141
TARASCON	id.	Syndicat coopératif	106
TERRENOIRE	Loire	*Le Wagon*	44
VALENCE	Drôme	*Le Sémaphore*, 3, rue Chevandier.	397
VILLENEUVE-St-G.	S.-et-O.	*Le Régulateur*	200
YZEURE	Allier	*Les Bataillots*	164
SOCIÉTÉS DE LA Cie DE L'EST			
AMAGNE-LUQUY	Ardennes		98
BAR-LE-DUC	Meuse		438
CHALONS-s-M.	Marne	Av. de la Gare-des-marchandises.	615
CHAUMONT	Hte-Marne		782
ÉPERNAY	Marne		452
ÉPINAL	Vosges	21, rue de la Gare	436
GIVET	Ardennes		154
IS-SUR-TILLE	Côte-d'Or		226
LONGUYON	M.-et-M.		662
MOHON	Ardennes		1047
NANCY	M.-et-M.		1492
NEUFCHATEAU	Vosges		308
PARIS	Seine	8, rue Pajol	2543
ROMILLY-s-SEINE	Aube		337
TROYES	id.		1079
VERDUN	Meuse		326
VESOUL	H.-Saône		292
SOCIÉTÉS D'AUTRES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER			
SIDI-BEL-ABBÈS	Oran	*L'Union Bel-Abbésienne*	200
SOCIÉTÉS DIVERSES			
ANNECY	Hte-Savoie	*La Ruche Annécienne*, 23, rue Jean-Jacques-Rousseau	220
ANNONAY	Ardèche	*La Laborieuse*	990

SOCIÉTÉS DIVERSES. (*Suite*).			NOMBRE de membres.
ANTIBES	Alp.-Mar.	*La Fourmi antiboise.*	»
Arvieux-en-Queyras	H.-Alpes	*L'Avenir*	50
ARVILLARD	Savoie	*L'Avenir*	50
BARRAUX	Isère	*La Mutuelle*	40
BESANÇON	Doubs	*L'Epargne bisontine*	450
BOURG	Ain	*La Bressanne*	174
Berzé-la-Ville	S.-et-L.	*La Fraternelle*	»
BRIANÇON	Htes-Alpes	*Union civile et militaire*	120
BRIANÇON	id.	*La Briançonnaise*	269
BRIGNOUD	Isère	*La Fourmi*	97
CHARAVINES	id.	*La Fourmi*, au Guillermet	124
CHASSE	id.	*La Concorde*	120
CHEDDE	Hte-Savoie	*Société de Coopération des Usines*	96
CORBELIN	Isère	*L'Union des Travailleurs*	112
Crèche-sur-Saône	S.-et-L.	*La Fourmi*	95
DIEULEFIT	Drôme		»
DIGNE	B.-Alpes	*L'Econome*, 43, boul. Gassendi	437
DOMÈNE	Isère	*La Famille*	170
ÉVIAN	Hte-Savoie	*La Fraternelle*	»
FLANGEBOUCHE	Doubs	*Coopérative agricole*	92
JARCIEU	Isère	*L'Union Paysanne*	»
LACLUSE	Ain		103
LA FERRIÈRE	Isère	*La Mutuelle*	85
La Ferrière-s-Jougne	Doubs	*Coopérative ouvrière*	»
la Motte d'Aveillans	Isère	*L'Union des Travailleurs*	340
LA MURETTE	id.	*L'Avenir*	190
LANCEY	id.	*L'Avenir*	150
LAVIGNY	Jura	*Coopérative Démocratique*	47
le Grand-Lemps	Isère	*L'Avenir*	70
LES ABRETS	id.	*La Solidarité abrésienne*	100
LES LAUMES	Côte-d'Or	*Boulangerie*	71
LE TOUVET	Isère	*Syndicat agricole*	238
Macon	S.-et-L.	*L'Abondance*, 9, rue St-Nizier	941
Maisons-Alfort	Seine	*L'Economie*	403
MENS	Isère	*Syndicat agricole*	275
MOIRANS	id.	*La Moironnaise*	350
MONTEREAU	S.-et-M.	*La Ruche Monterelaise*, rue de l'Abreuvoir	»
RENAGE	Isère	*La Revanche prolétarienne*	»
RIOM	Puy-de-D.	*La Limagne*	150
Rives	Isère	*L'Abeille*	312
SAILLANS	Drôme	*Société des Usines de tissage de soieries*	132
St-André-le-Gaz	Isère	*La Prévoyance*	100
Saint-Donat	Drôme	*L'Ouvrière*	90
SAINT-JUÉRY	Tarn		302
SAINT-VALLIER	Drôme	*Les Travailleurs*	217
SAINT-VERAN	Htes-Alpes	*La Glaneuse*	30
SOFIA	Bulgarie	Bratski Troud	576
THIERS	Puy-de-D.	Coopérative Thiernoise, 8, rue du Piroux.	»
TULLINS	Isère		120

SOCIÉTÉS DIVERSES. (*Suite*).			NOMBRE de membres.
VALENCE	Drôme	*Boulangerie* coopérative	320
Vars (pr Guillestre)	H.-Alpes	*L'Etoile*	70
VICHY	Allier	Du Personnel de Vichy-Etat	420
Villefranche-s.-S	Rhône	*L'Union Ouvrière*	460
Villefranche-s.-S	id.	*La Fraternelle*	328
VILLERS-LE-LAC	Doubs		148
VIZILLE	Isère	6, rue Imbert	313
VOIRON	id.	*L'Union Fraternelle*, place des Augustins	1400
SOCIÉTÉS DE PRODUCTION			
FLAYOSC	Var	*Société Oléicole*	»
MACON	S.-et-L.	*Boucherie coopérative*	»
PRISSE	id.	*Moulin fédéral coopératif*	»
RILLIEUX	Ain	*Choucrouterie coopérative*	»

b. Les secours et allocations distribués conformément aux dispositions que nous verrons plus loin ;

c. Le service pharmaceutique ;

d. Les frais funéraires.

Le siège social de la Caisse est fixé à Grenoble.

Cette Caisse est alimentée comme suit :

a. Pour les secours et allocations distribués annuellement, par :

1° Les cotisations des Sociétés adhérentes ;

Les Sociétés adhérentes versent une cotisation de 10 centimes par Sociétaire et par an pour la distribution des secours ;

2° Le produit des troncs installés à cet effet dans les Sociétés ;

3° Le produit des quêtes effectuées dans les réunions, fêtes et banquets ;

4° Les subventions ou allocations quelconques des Sociétés adhérentes ;

5° Les allocations qui peuvent lui être faites par la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M. ;

6° Les bonifications spéciales versées gracieusement par la Fédération P.-L.-M ;

7° Les dons gracieux qu'elle pourra recevoir ;

b. Pour le secours immédiat remis aussitôt après le décès d'un membre, par la cotisation de 1 centime par membre et par décès, que chaque section doit verser à la Caisse ;

c. Pour le service pharmaceutique et les frais funéraires, par les dispositions spéciales que nous verrons plus loin.

La Société est administrée par un Conseil d'administration composé de 7 membres.

Ont droit au secours immédiat les héritiers (veuve, orphelins, descendants, ascendants) d'un sociétaire, chef de famille (homme ou femme) décédé, ayant appartenu depuis six mois au moins, et appartenant encore au moment de son décès, à une section ayant adhéré au présent règlement et versant régulièrement la cotisation annuelle de *dix centimes par sociétaire et par an*, ainsi que celle prévue par l'article suivant. Ce stage n'est pas exigé en cas d'accident.

Au décès de l'un des membres, toute section réunissant les conditions stipulées dans l'article précédent doit, *sans attendre de sollicitation de la famille du défunt*, porter immédiatement le fait à la connaissance du Conseil d'administration de la Caisse et verser à la veuve ou aux ayants droit une somme représentant un centime par sociétaire participant.

Dans le cas où le secours immédiat est refusé par la famille du défunt, le montant de l'allocation est versé au crédit de la Caisse des Œuvres sociales.

Si un sociétaire décédé ne laisse ni veuve, ni orphelins, ni descendants, ni ascendants à sa charge, la Société à laquelle il appartient peut néanmoins, si elle le juge nécessaire, utiliser le secours immédiat pour régler les frais de funérailles ou pour régler le compte débiteur du défunt à la Société. Dans ce cas, la section doit fournir au Conseil d'administration la justification de l'emploi du secours, et lui réserver le reliquat, s'il y en a un. Ce reliquat est versé à la Caisse des Œuvres sociales.

Secours et allocations annuels. — Les membres participants, leurs veuves et leurs orphelins sont admis à bénéficier des allocations et secours distribués par la Caisse des Œuvres sociales.

Les membres participants, leurs veuves et orphelins admis au secours sont désignés par l'Assemblée générale sur la proposition du Conseil d'administration.

L'Assemblée générale fixe elle-même le chiffre de la somme à allouer à chacun des candidats et indique, s'il y a lieu, en ce qui concerne les orphelins, le mode d'emploi ou de placement des sommes allouées.

Les secours sont fixés à 50 francs par candidat. Toutefois, ce chiffre pourra être augmenté par décision de l'Assemblée générale, si les ressources de la Société le permettent. Le maximum du secours qui peut être alloué à un candidat est fixé à 300 francs.

Les candidats aux allocations ou secours de la Caisse des Œuvres sociales doivent être présentés par les Sociétés

adhérentes auxquelles appartenaient les chefs de famille décédés.

Service pharmaceutique. — L'organisation du service pharmaceutique reste soumise aux conditions particulières et réalisables résultant de l'entente *collective* ou *partielle* des sociétaires en vue de son fonctionnement, soit par les *ententes avec le corps pharmaceutique ou l'adhésion aux pharmacies mutualistes créées ou à créer.*

L'adhésion à ce service, qui sera réglée par les dispositions spéciales contenues dans les règlements élaborés à cet effet, reste facultative pour tous les sociétaires.

Frais funéraires. — Dans les localités où une concession sur les frais funéraires est consentie en faveur des membres des Sociétés de secours mutuels, la Caisse, après entente avec la famille qui devra en aviser la section, paie les frais sur lesquels la réduction est consentie. La somme ainsi déboursée vient en déduction de celle à verser aux ayants droit.

Le chiffre total des secours payés en 1912 a été de 1.003 fr. 75.

Le Moulin fédéral coopératif.

Le but et le fonctionnement de cette institution sont exposés dans les articles ci-après, que nous extrayons des statuts.

La Société, qui est anonyme, à capital et personnel variables, a pour objet :

1° L'achat et l'exploitation d'un ou plusieurs moulins à proximité d'une gare du réseau P.-L.-M., l'acquisition de blés ou autres céréales, le triage, le concassage et la

mouture de ces grains pour la fabrication des farines, la répartition des farines entre les adhérents suivant les conditions qui seront fixées par le Conseil d'administration ;

2° La constitution, par l'accumulation des fonds de réserve, et de tous les fonds qui y seront ultérieurement ajoutés, d'un capital collectif et impersonnel destiné :

En premier lieu, à l'expansion de toute œuvre jugée utile au développement du mouvement coopératif ;

Ensuite à l'achat d'immeubles, machines, outils, etc., nécessaires à l'amélioration de la situation de la Société.

La Société s'interdit toute opération ayant un caractère de spéculation sur les blés et farines.

De convention expresse, les marchandises livrées par la Société à ses adhérents devront être employées exclusivement pour l'approvisionnement des sociétaires ; il est interdit aux adhérents de se livrer à un commerce de gros ou de détail avec les marchandises livrées par la Société.

La Société du Moulin coopératif ne sera en aucun cas responsable des poursuites qui pourraient être intentées par des tiers en raison des contraventions aux dispositions du paragraphe précédent.

Le capital social, qui était de 15.000 francs au début, peut être augmenté par délibération de l'Assemblée générale.

Il peut être également diminué, soit par suite de retraite ou d'exclusion d'associés, soit autrement, mais il ne pourra être réduit au-dessous des deux tiers du capital social.

Les actions ne peuvent être possédées que par des Sociétés coopératives de consommation adhérentes à la Fédération des Sociétés coopératives P.-L.-M., Est et diverses, ou

correspondantes de ladite Fédération, et par des membres desdites Sociétés coopératives.

La Société est administrée par un Conseil composé de dix membres ou moins, et de quinze au plus, choisis parmi les actionnaires et nommés par l'Assemblée générale.

Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour la gestion et l'administration de la Société, sans aucune limitation ni réserve.

L'Assemblée générale se réunit une fois par an.

Les produits de la Société, déduction faite de tous frais généraux et autres charges sociales, ainsi que des amortissements jugés nécessaires par le Conseil, constituent les bénéfices.

Sur ces bénéfices nets annuels, il est prélevé :

1° 5 p. 100 affectés au fonds de réserve légale ;

2° La somme nécessaire pour fournir aux actions, à titre de dividende, 4 p. 100 des sommes dont elles sont libérées et non amorties, sans que, si les bénéfices d'une année ne permettent pas ce paiement, les actionnaires puissent le réclamer sur les bénéfices des années subséquentes.

Ces prélèvements opérés, et sauf la portion que l'Assemblée générale pourra, sur la proposition du Conseil d'administration, affecter à la formation de réserves spéciales, fonds d'amortissement et fonds de prévoyance dont elle déterminera souverainement l'emploi et la destination, le surplus des bénéfices sera réparti comme suit :

80 p. 100 aux sociétaires s'approvisionnant à la Société, au prorata de la valeur des livraisons affectées à chacun d'eux ;

2 p. 100 au personnel ;

8 p. 100 à la Fédération des Sociétés coopératives P.-L.-M., Est et diverses ;

10 p. 100 à la formation d'un fonds de développement dont l'Assemblée générale fixera l'emploi.

Les dividendes et bénéfices attribués sont répartis chaque année à la date fixée par le Conseil d'administration.

Toutefois, jusqu'à complète libération de ses actions, chaque actionnaire sera tenu de subir la retenue des dividendes et bénéfices lui provenant, pour le montant en être appliqué jusqu'à due concurrence à ladite libération.

Telles sont, dans leur ensemble, les principales associations corporatives mutualistes et coopératives existant au P.-L.-M.

Si l'œuvre accomplie par ces différents groupements n'est pas encore considérable, vu leur constitution récente pour la plupart, il est permis toutefois d'affirmer que les services rendus à leurs adhérents par ces associations sont déjà très appréciables et ont contribué pour beaucoup à développer chez les travailleurs du P.-L.-M. l'esprit mutualiste et l'esprit corporatif.

CONCLUSION

DU PASSÉ VERS L'AVENIR

Quand on jette un regard d'ensemble sur le passé et que l'on constate le chemin parcouru depuis le 1er octobre 1828, date de l'inauguration du chemin de fer de Saint-Étienne à Andrezieux, on ne peut s'empêcher d'un sentiment de gratitude et d'admiration envers ceux qui, par leur génie créateur, leur science, leur énergie et souvent leur courage, ont mené à bien et ont ensuite soutenu ce merveilleux outil économique qu'est aujourd'hui la Compagnie P.-L.-M.

L'histoire retiendra les noms des Beaunier, des frères Seguin, des Talabot, des Noblemaire, de tous ceux enfin qui ont créé, amélioré ou dirigé cette entreprise.

Et si l'on peut aujourd'hui se réjouir des résultats obtenus, il est facile de comprendre que cela n'a pas été sans des à-coups, et même sans quelques luttes, luttes toujours courtoises, dit M. Meinadier dans son ouvrage sur la Compagnie P.-L.-M., mais luttes perpétuelles.

Luttes diplomatiques avec le Gouvernement qui aboutissent à des conventions ;

Luttes commerciales contre la concurrence qui prennent fin par des cartels ou des accords ;

Luttes contre l'esprit nouveau, qui fait des grèves un

argument contre la philanthropie parlementaire, qui pousse à de coûteuses initiatives contre la matière pour réduire la consommation des machines, l'usure des rails et du matériel, contre les exigences du public pour les tarifs, le confort des voyages, la vitesse et les horaires des trains.

Quand on songe à toutes ces difficultés, l'idée quitte un instant la vision matérielle de l'œuvre qui symbolise l'effort, pour se porter sur les hommes qui l'ont réalisée.

L'épargne a fourni les moyens, c'était beaucoup, mais ce n'était pas suffisant ; il fallait en faire un emploi intelligent et pratique.

Ce fut l'œuvre du Conseil d'administration et de la Direction.

Et M. Meinadier ajoute :

« Le résumé de l'existence de la Compagnie P.-L.-M. dégage l'impression d'une puissance saine et féconde qui porte en elle un enseignement.

« Cette puissance est née d'un ensemble de forces destinées à se nuire par la concurrence, mais dont l'union a formé un merveilleux instrument de crédit, de production, d'activité industrielle.

« La Compagnie n'a pas trompé la confiance du Gouvernement, toutes les fois qu'on a fait appel à son concours dans une tâche trop lourde pour les finances publiques. Elle a affirmé ses capacités créatrices. Puis l'œuvre accomplie, elle a prouvé qu'elle possédait toutes les qualités requises pour administrer habilement et gérer avec économie.

« Elle atteste ce que peut réaliser l'industrie privée dans l'exploitation des chemins de fer, et permet de croire que

c'est la meilleure formule, tant que l'État n'aura pas, maintenant qu'il s'en est donné les moyens, démontré qu'il peut faire aussi bien. »

Dans son ouvrage « *Hommes et choses du P.-L.-M.* », M. Goy apprécie ainsi le rôle joué par la Compagnie depuis sa fondation :

« Quelque destinée que lui réserve l'avenir, le P.-L.-M. peut être fier de son passé. Comme toutes les grandes Compagnies de chemin de fer, il offre l'exemple d'une entreprise privée qui a su s'adapter au sol du pays, grandir avec l'épargne nationale et concilier en toute circonstance son intérêt industriel avec les légitimes exigences du bien public. Il est véritablement populaire à la fois par l'extrême diffusion de ses titres, et par les ramifications qu'il a poussées dans toutes les parties du territoire qui lui est échu.

« Par son capital de premier établissement qui dépasse 5 milliards, par la longueur de son réseau, par la masse formidable de ses transports, la Compagnie est aujourd'hui un élément prépondérant de l'outillage du pays, et un merveilleux instrument de progrès économique ; par l'entente de ses devoirs patronaux, par son personnel nombreux solidement hiérarchisé, profondément attaché à ses devoirs, elle demeure une véritable force sociale.

« Dans cinquante ans, l'État, s'il a la sagesse d'attendre cette échéance, entrera sans bourse délier en possession du réseau P.-L.-M.

« Cette durée, assurément, est encore bien longue pour notre génération, mais on peut entrevoir l'époque où nos enfants profiteront de cette richesse accumulée, si d'ici là on ne la gaspille pas, si d'ici là on n'en fait pas un mauvais usage.

« La France pourra trouver un jour dans le bon aménagement de ces réserves, une ressource considérable, pouvant lui permettre de rembourser la dette énorme qui pèse aujourd'hui sur elle. »

Qu'il nous soit permis, en terminant cette étude, de souhaiter que ceux qui dirigent ou auront à diriger les affaires publiques ne cherchent pas à régler trop souvent les rouages merveilleux et fragiles de cet admirable organisme qu'est le P.-L.-M.

Nous leur demandons de bien vouloir toujours conserver une neutralité bienveillante à l'égard de cette grande Compagnie, qui sut si souvent placer les intérêts généraux du pays au-dessus de ses intérêts particuliers.

Vu :
JOSEPH DELPECH.

Vu :
Le Doyen de la Faculté de Droit
de l'Université de Dijon,
F. DESSERTEAUX.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie, Correspondant de l'Institut,
E. BOIRAC.

OUVRAGES ET DOCUMENTS CONSULTÉS

Annuaire des chemins de fer (ancien Marchal).

Collection des Rapports du Conseil d'administration aux Assemblées générales d'actionnaires du P.-L.-M.

Ordres généraux de la Compagnie P.-L.-M.

Colson. — *Abrégé de la législation des chemins de fer* (2e édition) ; *Les chemins de fer et le budget* (1896).

Gide (Charles). — *Les Sociétés coopératives de consommation : les institutions de progrès social.*

Goy. — *Hommes et choses du P.-L.-M.* (1910).

Hine (J.). — *La Retraite du personnel des chemins de fer* (Thèse, Paris, 1911).

Meinadier. — *La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon* (Paris, 1908).

Picard (Alfred). — *Traité des chemins de fer* (1887).

Wolf. — *Loi du 22 juillet 1909 relative à l'organisation des employés des chemins de fer* (Thèse, Paris, 1911).

Documents parlementaires.

Revue du droit public. — De l'exercice de la souveraineté par l'autorité administrative, par H. Berthélemy, t. XXI, année 1904.

Béquet. — *Répertoire de droit administratif.*

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION III

CHAPITRE PREMIER. — LE RÉSEAU ET LES SERVICES 1

SECTION I. — *Histoire du réseau* 1

§ 1. La Compagnie de Paris à Lyon 3
§ 2. La Compagnie de Lyon à Avignon et à Marseille .. 5
§ 3. La grande fusion de 1857. — Le partage du Grand Central. — Réunion du Bourbonnais 8
§ 4. Nouvelles conventions des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859. — La garantie d'intérêt 13
§ 5. Les conventions de 1863 16
§ 6. Les chemins de fer algériens 17
§ 7. Situation de la Compagnie P.-L.-M. en 1870 18
§ 8. Les conventions de 1875 21
§ 9. Annexion de la Compagnie des Dombes et de la ligne de Saint-Bonnet-le-Château 22
§ 10. Les conventions de 1883 23
§ 11. Situation matérielle et financière de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée au 31 décembre 1913 30
§ 12. La Compagnie P.-L.-M. et la guerre européenne de 1914-1915. — M. Talabot, M. Noblemaire 49

SECTION II. — *Les services* 63

I. Services généraux de la Direction : Secrétariat de la Direction, Secrétariat de la Compagnie, Comptabilité générale et des Finances, Contentieux, Service médical 65

II. Service de l'Exploitation 69
III. Service du Matériel et Traction : Service central, Comptabilité, Matériel, Traction, Magasins, Combustibles 73
IV. Service de la Voie 80
V. Service de la Construction 83

Section III. — *Le Service du Contrôle* 86
Contrôle technique 87
Contrôle financier 91
Contrôle commercial 92
Contrôle du travail 93
Commissaires de surveillance administrative 94

Section IV. — *Le pouvoir réglementaire de l'Administration*. 98
Section V. — *La grève de 1910 et la militarisation des chemins de fer* 102

CHAPITRE II. — Les éléments constitutifs de la Compagnie 107

Section I. — *L'Assemblée générale des actionnaires* 107
Section II. — *Le personnel administratif. — Le Conseil d'administration* 111
Section III. — *Les agents d'exécution* 115
§ 1. Recrutement 115
Discipline 118
Prescriptions auxquelles les agents doivent se conformer 120
§ 2. Traitements et avantages spéciaux 122
§ 3. Caisses des retraites :
Caisse de 1864 132
Caisse de 1892 133
Caisse de 1911. Régime administratif 136
Application du régime 138
Examen critique de la loi du 21 juillet 1909 141

CHAPITRE III. — L'organisation corporative du personnel 150

Section I. — *Associations professionnelles* 150

Diverses Associations 150
La Fédération nationale du personnel des chemins de fer français 151
La Fédération des mécaniciens et chauffeurs, le Syndicat national 152
Réformes préconisées par ces Associations 155

Section II. — *Les œuvres mutuelles et philanthropiques du P.-L.-M* 159

§ 1. La 230e 159
§ 2. La Ligue P.-L.-M. contre la tuberculose 167
§ 3. Le Souvenir P.-L.-M. 169
§ 4. Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français 170
§ 5. L'Union nationale des cheminots 175

Section III. — *Les coopératives du P.-L.-M* 180

§ 1. L'Union des employés des chemins de fer P.-L.-M ... 181
§ 2. La Fédération des Sociétés coopératives de consommation des employés des chemins de fer P.-L.-M., Est et diverses. — La Caisse des œuvres sociales de la Fédération des Sociétés P.-L.-M., Est et diverses. — Le Moulin fédéral coopératif 187

Conclusion : Du passé vers l'avenir 205

CORBEIL. — IMPRIMERIE CRÉTÉ.